KOKU-FAN
昭和56年2月1日発行（毎月1回1日発行）第30巻・第2号
昭和30年3月24日 第三種郵便物認可
$5.00
february 1981
航空ファン 2
★立体特集：F-14トムキャット
★徹底取材：空自ACMミート

GRUMMAN F-14 TOMCAT

Photography-K.Tokunaga

A crew chief under the TA-4J Signaled Now, the aircraft is all set to go! I stepped quickly following LCDR. Slowik and crawled in the cockpit. Soon after engine started the aircraft swung her nose and taxied out. Right after a F-14 we lifted and broke left trying to catch up with him. Within sixty seconds I had to prepare photographing. Flying side by side I shooted a sideview of F-14 and then gained altitude to roll over from the left. Soon our plane swung to right from where a beautiful plan form of F-14 against coastline and oceanic blue was observed. By a second I missed a good shot and watched F-14 flew away to ACMR. "Did you get a good shot?", at a yell of pilot I recalled myself and realized we were already passing over North Carolina.

NAVY

Tomcat in the Sky

陽光まばゆいフロリダ沿岸をタイトなエシロン編隊で飛ぶVF-32所属機。

(Photo — D. Spering/AIR

TOMCATS ON DECK

〔上〕大西洋艦隊のF-14RAG飛行隊VF-101は1980年2月，原子力空母ドワイトD.アイゼンハワー(CVN-69)艦上でキャリア・クォリフィケーションを行なった。写真は夕暮迫る飛行甲板上でタッチ・アンド・ゴーを繰り返すVF-101所属機。
〔左〕ハワイ沖を行く原子力空母エンタープライズ(CVN-65)に着艦するVF-1所属のNK-111。RIMPAC 78演習におけるもので，胴体下にはAIM-54Aフェニックスを搭載しており，艦隊上空のCAP任務を終えて帰投したところだろう。

Photo — D. Spering, AIR

Photo — JAP

［上］D.D.アイゼンハワー(CVN-69)第1カタパルト上のVF-103所属AD-100/160306。カタパルト・ダイレクターの誘導で機が発進位置につくとカタパルト・クルーが駆け寄り，シャトルと前脚柱のトウリンク結合，ホールドバックの取付けが行なわれ，その間に甲板上のJBDが起き上がる
［中］ポーツマス入港中の原子力空母ニミッツ(CVN-68)艦上に翼を休めるVF-84所属AJ-204/160364。1980年9月撮影
［右］ニミッツのフライトデッキ上をカタパルト位置に向かうVF-41所属AJ-201。フライトデッキでのタキシングは，陸上基地の場合と比較して高いパワー・セッティングで行なうが，左右各70°まで操向できるステアリング機構は狭い甲板上でのタイトなコーナリングを可能にしている

[上]VF-2所属NE-202のリカバリー。ミリタリー・パワーを維持して進入してきたパイロットは、タッチダウンと同時にスロットルをアイドルに絞り、フックとフラップを上げて主翼を後退させながら着艦帯を移行、後続機に道をあける。1980年7月9日、西太平洋展開に備えてカリフォルニア沿岸でORIを実施した際の撮影である。
[中]MD-3Aトウ・トラクターに牽引されてスポットを出るVF-2所属のCVW-2CAG機NE-200(159852)。こちらは1980年9月の撮影で、レンジャーは現在インド洋および西太平洋方面に展開中である。
[下]同じく西太平洋を航行するレンジャー艦上のCVW-2CAG機。

[Photo — R. L. Lawson]

[Photo — P. Clayton]

★東海岸のホットコア

オシアナ基地のFITWG-1

地中海と、大西洋を守備範囲に持つ米海軍大西洋艦隊の空母に搭載される艦上戦闘機は、バージニア州オシアナ基地に司令部を置くFITWG-1(Fighter Wing One：第1戦闘機航空団）の指揮下にあるが、これらVF中隊が空母に乗りデプロイメントする際にはFITWG-1の管轄を一時的にはずれ、各空母航空団(CVW)の管轄となる。FITWG-1には訓練課程を終えてウイングマークを取得したばかりの新人をF-14、F-4を操るファイター・パイロットに鍛え上げる任務もある。

そのためF-14A/F-4JのRAG飛行隊VF-101/-171のほか、大西洋艦隊の空母に展開する戦闘飛行隊すべてに加えて、DACMの相手を務めるVF-43までもが全てその管轄下にある。現在のFITWG-1隷下のF-14部隊はVF-14/VF-32(CVW-1)、VF-142/VF-143(CVW-6)、VF-41/VF-84(CVW-8)、VF-11/VF-31(F-4Jから転換中で配属CVWは不明）の8個飛行隊で、現在オシアナ基地では多数のF-4/F-14が連日訓練を行ないながら次の航海に備えている。

[Photo―K. Tokunaga]

[Photo—K. Tokunaga]

〔右〕VF-101"Grim Reapers"は大西洋艦隊のF-14RAG飛行隊として，パイロット，NFOならびに地上整備員の訓練を担当する。写真は雪のオシアナ基地をタキシングするAD-153。

〔下〕VF-142"Ghostriders"とVF-143"Pukin' Dogs"はCVW-7のVF部門として原子力空母D.E.アイゼンハワーに展開する。手前5機がVF-142，最後列の1機はVF-143の所属で，ともに格闘戦用のロービジビリティ・スキム（低視度迷彩）に身を包んでいる。

[Photo—K. Tokunaga]

[Photo—M. Copack]

[Photo—K. Tokunaga]

〔上〕VF-11"Red Rippers"とVF-31"Tomcatters"は，このほどオシアナ基地でF-4JからF-14Aへの転換に入った。これによって大西洋艦隊のF-4J装備VFは4個を残すのみとなり，今後のF-14/F-18配備計画が注目される。写真は1980年9月20日，オープン・ハウスに展示されたVF-11"Red Rippers"のAD-102/161135。VF-11はVF-101にプールした機体を受け継いでおり，テイルコードにその名残りが見られる。

〔左〕オシアナ基地を離陸するVF-32"Swordsmen"のAB-207。VF-32は大西洋艦隊最初のF-14飛行隊として，1974年秋にF-4Bから転換を行なった。

[上]1979年4月，オシアナ基地を離陸するVF-41"Black Aces"のAJ-115/160382，VF-84"Jolly Rogers"とともにCVW-8の戦闘機部門を構成するVF-41は1976年12月にF-4Nから転換，原子力空母ニミッツ(CVN-68)に派遣している．
[下]VF-14"Top Hatters"のAB-101/160899．グローブ・パイロンのACMRポッドから，空戦訓練に向かうところと思われる．対戦相手はVF-43のA-4EあるいはF-5Eだろうか？　グレイ一色の低視度塗装に，CVW-1の1st Sqn.を示す赤い帯がわずかに彩りをそえている．

(Photo—K. Tokunaga)

★ファイター・タウン
ミラマー基地のFITAEWWG-PAC

〔下〕マーキングも含めて無彩色化したVF-111"Sun Downers"の新塗装

[Photo—F.B.Mormillo]

[Photo—F.B.Mormillo]

オシアナのFITWG-1に対し、太平洋艦隊のF-14 訓練飛行隊(RAG飛行隊VF-124を含む)を隷轄する組織がミラマーのFITAEWWG-PAC(太平洋艦隊戦闘/早期警戒機航空団)である。FITAEWWG-PACには太平洋艦隊の全VFとE-2B/C使用のVAWが所属しており、F-14は空母をはじめとする水上艦艇のNTDS(海軍戦術データ・システム)を通じてE-2B/Cとデータリンクで連結されたAN/AWG-9FCS+AIM-54Aフェニックス・ウエポン・システムとして機能するから、VFとVAW両者のコミュニケーションの円滑化を計る意味もあって同一航空団にまとめられているのであろう。

[Photo—F.B.Mormillo]

[Photo—F. B. Mormillo]

[上]VF-111"Sun Downers"のラインアップ。手前NL-200/160666はCVW-15CAG機で，VF-111は現在ロービジビリティ化を進めており，いずれこの機体もモノトーンのマーキングに変更されることだろう。1980年10月4日撮影。
[中]CVW-15の1st Sqn.として空母キティホーク(CV-63)に配属するVF-51"Screaming Eagles"のNL-104/160673。
[下左]新しくロービジビリティ・スキムに身を包んだVF-111のNL-204。マーキングのモノトーン化と対照的に，デザインはむしろ従来より派手になっているところがユニークだ。
[P.16下]1980年2月24日，ミラマー基地におけるVF-51のNL-101。
[下]各飛行隊使用機のシルエットをラダーに記入したCVW-15CAG機NL-200。

[Photo—F. B. Mormillo]

[Photo—F. B. Mormillo]

[Photo — R. L. Lawson]

[上]ミラマー基地をタキシングするVF-1のNE-110。1979年12月12日の撮影で，後にマーキングは左のように変更された。[左]1979年12月22日撮影のNE-104。下はそのクローズアップで，VX-4クルーの手による落書きがおもしろい

[Photo — R. L. Lawson]

[Photo — F. B. Mormillo]

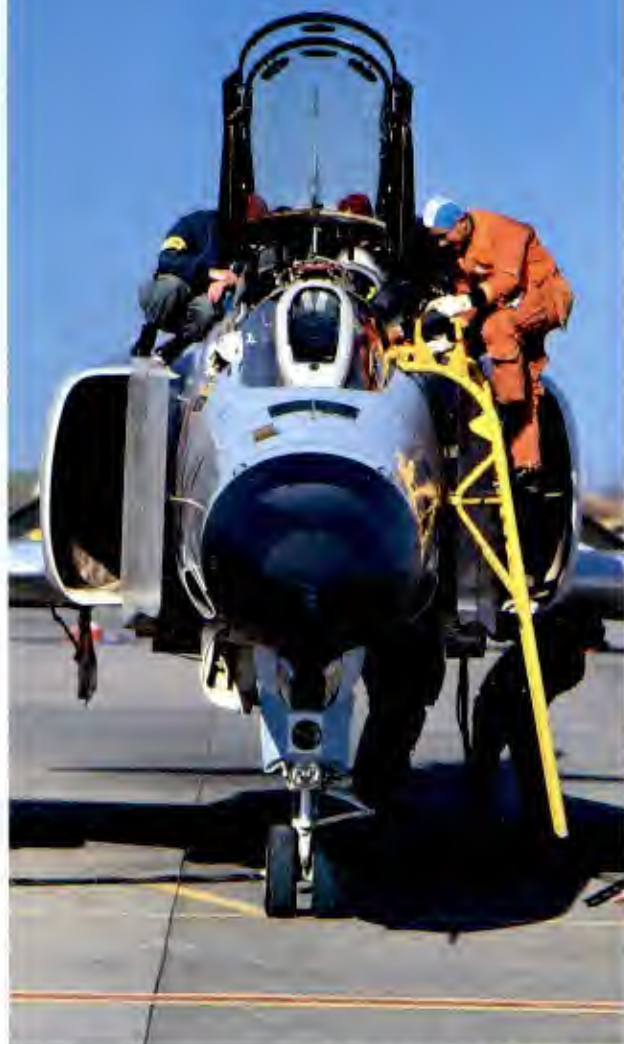
[左]ミラマー基地の列線に並んだVF-124 "Gunfighters"のNJ-426(160660)ロービジビリティ化の波はRAG飛行隊にも押し寄せており，VF-124もその例外ではないが，まだマーキングは完全に統一されていないらしく，機体によって若干異なるものも見受けられる。VF-124は太平洋艦隊のF-14RAG飛行隊としてF-8から転換，当初は大西洋艦隊VFのF-14転換訓練をも支援した。

F-4 vs. F-104 戦技競技会

1980年11月10日から「昭和55年度航空総隊対戦闘機戦闘競技会」が北海道の千歳基地(F-4EJ)と，青森県三沢基地(F-104J)で開かれ，天候にも恵まれて予定どおり2日間，80ソーティで幕を閉じた。今回の競技会は一昨年初めて行なわれたACM(空中戦闘機動)によるものだったが，初めてF-4EJ対F-104Jという異機種間方式が取り入れられ，各飛行隊4交戦の結果，F-4部門では昨年と同じ301飛行隊が優勝，303飛行隊が準優勝となり，一方F-104部門では203飛行隊が3年連続の優勝，次いで202飛行隊の準優勝となった。一昨年の競技会では，参加各飛行隊が派手な識別帯を巻き，話題を呼んだが，今回は一転して色とりどりの迷彩機オンパレードとなり，各飛行隊ともいかに目立たせないかの知恵比べとなった。F-15Jを含む今後の空自戦闘機の迷彩傾向をうらなう上で参考になる参加各機の迷彩を見てみよう。

▲ 11月13日，競技終了後三沢基地で開かれた飛行隊長会議に参加するため，千歳から飛来した301飛行隊長村木2佐機。

▼ 三沢基地に勢揃いした参加F-104J各機。最前列は305飛行隊との交戦を終え帰投した202飛行隊第2編隊チーム。一昨年は兄弟飛行隊204が準優勝したが，今回は202がその座を占めた。

撮影・佐久保秀樹
岡本克己
三井一郎

◀ 11月10日午前11時45分、対202戦を終えてF-4EJ 87-8414から降りる第301飛行隊長、村木鴻二2佐。この初戦の勝因は不明だが、ランプに降り立って整備員と話す村木2佐は静止相好をくずし、2日後には2年連続優勝が手中に輝くことになる。F-4のマザースコードロンであり、前年の優勝チームということで徹底的にマークされ、苦しい戦いであったと村木2佐は後に語った。

▼ 村木2佐とともに301飛行隊連続優勝を勝ちとったのがF-4EJ 87-8414である。この414号機は前回も村木2佐の乗機として使用され、機体とレーダ火器管制装置の相性がきわめてよいため、競技会となると整備車員が絶対に持って行くといって聞かないのだそうだ。301飛行隊が採用した周辺部スプリッター迷彩は、遠方からの視認時に見かけを小さくしようという意図で、ライトグルーと、下のグレイ帯との2トーンで出撃させていた。下段の87-8357は第2編隊長、富田1尉の乗機で、2日目を戦った第2編隊は初日にマークされた飛行隊長チームによる得点を挽回するため積極果敢に交戦し、優勝への道を切り拓いたという。

▼ これも右上と同様、ランプ・インする村木2佐機。今回の競技会で、視認性の決め手は光沢からキラキラ光ることだと認識されたが、この点で301飛行隊機はベーシックの地色が最も多く、光りやすいわけだ。これを補なうのが周辺ブチ取り迷彩というわけである。

▲　千歳基地をホームベースとしたF-104部門は、一昨年、昨年に続き、203飛行隊が3年連続優勝の栄華を果たした。4機のF-104Jは、胴体中央部をライトブルーに塗装していたが、それぞれ塗装面積や色の濃淡などに若干の相違があり、また空戦に不利とされる反射率の高いアルミ地を残しての塗装が興味深かった。写真は大会2日目第3組、対305戦に向かう川村2尉機(76-8692)と尾池2尉機(56-8672)。
◀　3日目に実施された機動戦闘研究会に北部航空方面隊代表として参加した203飛行隊の635号機

▶　大会2日目の第3組、第305飛行隊との対戦に向かう編隊リーダー、川村2尉のF-104J 76-8692。インテイク横に描かれているのは疾走する黒い豹のシルエットで、203飛行隊長、江藤兵(ひょう)一郎2佐の名前にちなむもの。ヘルメットにはハニワのステッカーが貼ってある。
▼　同じく2日目、第3組の川村2尉機で、対305戦を終了、帰投した際のショット。写真のようにこの692号機は、203飛行隊機中唯一の濃淡2色のライトブルー迷彩を施した機体であった。

▲ 大会2日目，第5相対304戦から帰投した第207飛行隊のウイングマン村上2尉の700号機。207飛行隊機は全機地色のグレイにライトブルーを用いたボカシの2色迷彩であったが，当初はもっとパターンのはっきりした迷彩があったようだ。機首下面の取扱用キャノピーに注意。同飛行隊には，このほか訓練時にグリーンとグレイを用いた機体が存在したという。

(Photo ─ K. Wada)

◀ 写真は訓練前，小松基地で撮影されたダークブルー2色の205飛行隊機36-8526。下方から空をバックに見上げた場合の視認性低下を狙ったものだが，上から見下した時の結果から，採用には至らなかったという。

◀ ライトグレイ塗装の205飛行隊機46-8639。205飛行隊はダークグレイとライトグレイ各2機ずつを用意し，初日午前中にダークグレイ機を2機使用したほかは，それぞれ1機ずつを使用した。

◀ ダークグレイのうちの1機36-8524に記された，訓練ペア303飛行隊の撃墜マーク。ほかに607号機に3機，617号機と639号機に2機ずつの撃墜マークが記入されていた。

▶ 援護戦闘研究会に出撃のため、12日午前三沢基地を離陸する第204飛行隊機76-8702。天候に恵まれた10・11日のACM競技会には、明るい塗装は不利と判断されたのか、この702号機と537号機に出場の機会はなかった。

▶ こちらはACM競技会に出場したダークグレイの204飛行隊機。大会2日目の第6組、この日2度目のフライトで対303戦に向かう小野1尉のF-104J、36-8516である。下は競技会直前、204飛行隊と訓練ペアを組んだ301飛行隊のホームベース百里におけるもので、上と同じブルーとグレイの制式迷彩の上からダークグレイの塗料を吹付けたことを裏付けるもの。おそらくは訓練の結果から、天候によっては暗色系の方が有利との報告があったのだろう。後日談だが、いずれの飛行隊も何度かこのような試行錯誤を経て、競技会に臨んだと聞く。204飛行隊の場合は、グレイ迷彩の後、2機をダークグレイに改め、三沢基地へ飛来した。しかしこの2機も、外板継ぎ目の塗り残しなど若干の相違がある。

▼ 八甲田をバックに、タキシーウェイをエプロンへ向かう205飛行隊のエレメント36-8524、46-8617。援護戦闘研究会から帰投した際のものである。左ページの603号機と比べると、その明暗の違いがわかる。ちなみに今回のACMにはチャフの使用が認められていたらしく、写真右の524号機の左側スピードブレーキには、白チョークで「チャフが入っている」と書いてあった。

(Photo — N. Suzuki)

▼ この2枚の写真は、同時刻に同じ空をバックにした場合、明暗2種の迷彩の反射がどう違うかを示したもの。機体は援護戦闘研究会から帰投した205飛行隊機である。

▲ 翌日の出撃に備えデータの調整を行なう119FIGのF-4D。整備員たちの努力も空しく，119は前回に続いて最下位

▲ 「F-101部門」で優勝した147FIG所属F-101Fの機首に書かれた"トップ・ガン80"のスペシャル・マーキング

テキサス州ヒューストン，エリントン [illegible] 147FIGのF-101F [illegible] 機体の [illegible]

▼ 102FIWのF-106Aに搭載されるAIM-4ファルコン空対空ミサイル。オーティス空軍基地から出場した102は今回第2位。

▼ タキシーアウトするパイロットに向けサムアップ・サインを送るカリフォルニアANG，144FIWのグラウンドクルー

▲ フルサイズ・ターゲットとして使用されたPQM-102A 今回のウイリアム・テルでは3機が撃墜され1機が事故で失なわれた

▲ メキシコ湾に向けて設置されたBQM-34Bファイアビー・ドローン 今回は超音速型のBQM-34Fも使用された

F-106部門で優勝したカリフォルニアANG 144FWのF-106A

swing wing Tommy
Grumman F·14 Tomcat

空母のハンガーデッキ，フライトデッキに眠るグラマンF-14トムキャットは，主翼を75°まで後退させている。パイロット，NFOの2名が機上の人となり，F-14は眠りからさめる。エンジン・スタートに続いて各システムのチェックを済ませた機は，ダイレクターのサインに従い，艦首のカタパルトへと進む。直前に発艦した機の熱いブラストを浴びながら，ノーズギアのランチバーがカタパルト・シャトルにセットされる。この時，初めてF-14は主翼を前進させ，テイクオフ・ポジションの20°に展張させた。カタパルト・オフィサーの"GO"のサインとともに，急激な加速をつけられたF-14は艦首前面の海面上に躍り出た。この瞬間から，機は自在に翼を動かす，米軍唯一の要撃戦闘機に姿を変えたのである。

▶ FITAEWWGPACのホームベース，ミラマーを離陸，サンディエゴ上空を飛行するVF-1 "Wolf Pack" のF-14A（NK-111／158993），市街地上空飛行のため，速度を抑え，主翼後退角を45°にしている。1974年1月24日撮影

Photo-R.L.Lawson

Photo-USN

◀ 1976年，西太平洋に向け航海に出た空母エンタープライズ(CVN-65)は2機のカムフラージュを施したF-14を搭載していた。写真はハワイ沖で訓練飛行中のVF-2所属F-14A。先頭はフェリス・カムフラージュに塗られたVF-2のCAG機で，同じくVW-14のVF-1CAG機(NK-100)とともに1976年，フェリス・カムフラージュ機となった。機体外面のマーキング類はことごとく小さく，彩度を落とされ，上面の国籍マークとウォーク・ウェイ表示は廃止されていた。

◀ 1977年1月15日、アリゾナ州ユマのレンジ上空でACM訓練を行なった後、仮想敵機のTOP GUN T-38Aと並んで飛行する空母アメリカ(CV-66)VF-143"Pukin' Dogs"のF-14A (AE-112／159457)。米海軍、海兵隊は広大な射爆場と訓練レンジがあるユマ基地を頻繁に使い、太平洋、大西洋隊を問わず、ほとんどの部隊が一度はユマで、腕を上げさせられる。

Photo-R.L.Lawson

Photo-R.L.Lawson

◀ ミラマー基地フライトラインから、訓練飛行に向けタキシーアウトするVF-1"Wolf Pack"のバックリーダー、サム・リーズ中佐機(NK-101／158627)。撮影は1973年8月29日で、この時点ではVF-1／2のCVW-14傘下の飛行隊は、レドーム先端にピトー管の付かない初期ブロックの機体を使用していた。

Photo-USN

▲ 海上を飛行するVF-111 "Sundowners" のF-14A（NL-203）。後方に白く点々と見えるのは，VF-111と行動をともにするCVW-11のA-6E（VA-95）とA-7E（VA-22，VA-94）の各機で，F-14も彼らに速度を合わせるため主翼後退角を20°にセットし，その上前縁スラットとフラップもわずかに下げている。
▼ ファイタータウン，ミラマーのフライトライン上で，キャノピーを開き，乗員を待つVF-111のF-14A（NL-205，213）。F-8クルーセイダーからF-4ファントム，そしてF-14トムキャットと継承された伝統のシャーク・マウスは，最新のオーバオール・グレイ・マーキングで，以前にも増して目立つものとなったが，今年に入ってからロー・ビジビリティ化の余波を受け，ダークグレイのシャーク・マウスに姿を変えている。NL-205のキャノピー下には，前後席とも搭乗員のニックネームが書き込まれ，前席には「OTTER」後席には「FISH」の文字が読める。カワウソ（Otter）と魚（Fish）のとり合わせが，最新鋭ジェット戦闘機グラマンF-14Aトムキャットを飛ばしているのである。

Photo-USN

▲　1979年8月25日，半年以上にわたる太平洋航海に出港直後の空母キティホーク（CV-63）の訓練中のひとコマ。タッチダウンしたVF-51 "Screaming Eagles" 所属F-14A（NL-113／160685）の右タイヤがパンクした。パイロットは必死にブレーキを踏み込み，タイヤからはもうもうと白煙が立ち登る。後席NFOは，両手をコンソール・パネル上の日除けに手を当てて，ショックに備えている。パンクとともに右にとられるステアリングを，パイロットがリカバリーに苦労している様子が，よく分かる写真である。VF-51とVF-111を載せたキティホークは，この後，10月の横須賀寄港後インド洋に入り，ゴンゾ・ステーションで，中東危機，イラン米大使館員人質事件に対するパトロールを行なった。

▼　ミラマー基地に並ぶVF-51のF-14A（NL-111／160683）。胴体下には267gal増槽を装備している。

Photo-F.B.Mormillo

Photo-F.B.Mormillo

Photo-R. L. Lawson

▲ 1980年7月，サンディエゴ沖でORI（戦闘態勢検査）航海中の空母レンジャー（CV-61）に着艦するVF-2"Bounty Hunters"のF-14A〔NE-207／159858〕。胴体下ランチャーには，1発のAIM-54Aフェニックス AAMを抱えている。
▼ 胴体中央とフィン側面にインシグニア・レッドのバンドを入れていたVF-1"Wolf Pack"も，1980年のロー・ビジビリティ化傾向の中，一挙にマーキングをトーンダウンさせた。フィンのウルフヘッドは縮少され，フィン内側に描かれていたコードは小さく外側に移った。機首モデックス前にあったウルフヘッドは，姿を消した。写真は80年7月，レンジャー艦上で行なわれたORIで，着艦するVF-1"Wolf Pack"のF-14A〔NE-101／159853〕。主翼を展張したF-14の着艦速度は115ktになり，現用戦闘機の中では最も容易に着艦できるものともいえる。

Photo-R. L. Lawson

Photo-USN

Photo-USN

▲　同年7月2日，西太平洋上で作戦中のエンタープライズ艦上で発艦態勢についたVF-2のF-14A（NK-216）。この機体は機首右側の空中給油プローブ・ドアは，洋上にもかかわらず取外したまま作戦任務に就いている

◀　1975年4月29日，南シナ海洋上の空母エンタープライズ（CVN-65）を発艦するVF-2"Bounty Hunters"のF-14A（NK-205）。グローブ部パイロンにはAIM-7スパロー AAMが装備されており，このスパローは機首のM61バルカン砲とともに，サイゴン上空エアカバーの武器となるものであった。

▶　1975年4月29日，南ベトナム沖で「オペレーション・フリークェント・ウインド」の名のもとに，サイゴン陥落時の米人脱出，上空援護の任に当たる空母エンタープライズ（CVN-65）所属VF-2のF-14A（NK-206）。タキシー中のNK-206はカタパルトに乗り，主翼を発艦位置に広げ，後はカタパルト・オフィサーの合図で艦首方向に射ち出されることになる。4月末からサイゴン周辺で入城まぢかの態勢をとり，圧力を高める北ベトナム正規軍，解放戦線に対処する米軍は，空母ミッドウェーとエンタープライズを派遣した。そしてサイゴンから脱出する米軍人，軍属，民間人，大使館員，親米南ベトナム人，サイゴン政権要人の頭上をカバーするのが，F-14初の実戦任務であった。翼下にたずさえたAAM，機首に銃口を開くM61 20㎜バルカン砲と，本機の特徴でもある長い航続距離（滞空時間）が，この不慣れなミッションを可能にした。

Photo-USN

Tomcat Riders

現在，米海軍の戦闘飛行隊の大勢はF-14Aトムキャットで占められている。東西両艦隊に残るF-4J/Sファントム飛行隊は4個航空団分，8個飛行隊となった。米海軍ファイター・パイロットの大半がトムキャット・ライダーなのである。1976年初頭，バージニア州オシアナ海軍基地に第2のF-14転換訓練部隊VF-101が編成され，これでF-14に転換を予定するパイロットとNFOは広い米大陸を右往左往することなく，スムースに機種転換を行なえるようになった。戦闘飛行隊の整備員も同様である。

▶ 1980年7月，レンジャーのORI航海で，艦上にタイダウンされた機に搭乗するVF-1 "Wolf Pack"のクルー。カーキグリーンのフライトスーツに同色のGスーツ，ヘルメットは赤に黄色で側面にウルフヘッドを描いている。クルーと機の打合わせをするクルーチーフのヘッドギアにも，ウルフが書かれており，文字通りVF-1はウルフパック「狼集団」になりきっているのである。
▼ 1973年6月23日，ミラマー基地で引出し式のラダーを使いF-14に搭乗するVF-2 "Bounty Hunters"のクルー。VF-2はパイロット，NFOのヘルメットをインシグニアブルー（バイザーカバーは白）に塗り，ここに白のドクロを描き，バウンティ・ハンター=海賊達で，飛行隊員を統一していた。

Photo-R. L. Lawson

▶ 1975年3月16日，空母エンタープライズ飛行甲板上のF-14機上で搭乗作業中のVF-1NFOと，それをアシストするVF-1クルー。ウルフパックが，機上と機外でひとつの目的に向かって行動する緊張の時間が流れる。

▶ 同じく機上の人となったVF-1のF-14Aパイロット。フライトスーツ左肩には海軍戦闘機兵器学校―Naval Fighter Weapons School（通称トップガン）のパッチが縫い取られ，彼がトップガン卒業生であることを示している。

▶ 1974年9月4日，カリフォルニア州ミラマー基地フライトラインで，タキシーアウト前のVF-2所属F-14Aのコクピット。飛行前の緊張感が，開き上げられたキャノピーとともに伝わってくる。

Photo-R.L.Lawson

▲　米海軍太平洋艦隊第3、4番目のF-14飛行隊となったCVW-9　VF-24／VF-211機が並ぶミラマー基地フライトライン。

▼　1979年5月16日、次の航海に備えたロービジビリティ化も終わり、ミラマーで訓練に余念のないVF-24　CAG機(NG-200／159456)。前席にはCVW-9司令「CDR Mel Munsinger」の名が書かれ、ラダーにはダークグレイ一色で9個の星が入っている。

Photo-R.L.Lawson

▼　ミラマー基地に並ぶVF-24 "Fighting Checkmates"のF-14A(NG-201／159611)。この機体もロービジビリティ化のため全面グレイとなっている。ラダーのハーフムーンはNG-200 CVW-9CAG機の星のマークに対抗したものとも思える。

Photo-R.L.Lawson

Photo:R. L. Lawson

▲ ミラマー基地におけるVF-211 "Red Checkertails"とVF-24 "Fighting Checkmates" の CVW-9 2個飛行隊のフライトライン。1979年5月撮影。
▼ VF-1を後方にミラマー基地ランウェイに着陸するVF-211所属F-14A CAG機(NG-100/159630)。フィン内側に9を型取った10個、10色の星が描かれている。

Photo:R. L. Lawson

Photo-R. L. Lawson

◀ カリフォルニアの太陽をいっぱいに受けパーキングするVF-213"Black Lions"のF-14A(NH-201／159863)。フィンにはトムキャットの2枚の尾翼を模した双尾のライオンが描かれている。1978年5月14日，ミラマーにて撮影。

▼ 1977年10月23日，目前に迫った極東航海に備え，ノースアイランド港接岸中の空母キティホーク(CV-63)に搭載されたCVW-11所属のF-14A。左舷フライトデッキに尾部を甲板外に突き出した格好で駐機するF-14は，レドーム先端のピトー管にカバーを付け，車輪はしっかりと甲板上にタイダウンされている。手前はVF-114機(NH-107／159866)。

Photo-R. L. Lawson

Photo-R. L. Lawson

Photo-R. L. Lawson

▲ 同じく1977年10月23日，ノースアイランド港に接岸するキティホーク後部飛行甲板に並べられたCVW-11所属F-14Aトムキャット群。VF-114とVF-213のF-14が艦尾にジグソーパズルのごとく，巧みに翼と機首を組合わせて並べられ，手狭な飛行甲板を有効に使う配慮がうかがわれる。

◀ 1978年5月17日，ミラマー基地ランウェイにタッチダウンしたVF-114"Ardvarks"のF-14A(NH-105／159862)。エンジンにはさまれた尾部上下面のスピードブレーキを開き，主翼上面のスポイラーを立てたトムキャットは，同じくグラマンのA-6イントルーダー同様，陸上基地ではドラッグシュートなしでも充分運用が行なえる。

Photo — F. B. Mormillo

▲ スウェプト・ウイングを20°の最前進位置にして着陸進入中のF-14A。ACM訓練から帰投する機の右翼グローブ・パイロンにはACMR-1ポッドが装備されている。見上げたインテイク内側にはブリードロが開き，空が垣間見える。

▼ 1976年4月，ファーロンのレンジ上空を飛行するVF-211所属3機のF-14A（NG-100，103，106）。撮影はVFP-63所属RF-8Gの偵察カメラで，大型フイルムが，機体，背景をシャープに捉えている。F-14が陸上基地をベースに訓練を行なう際には，しばしば機首右側の空中受油プローブ・ドアを取外す。写真の3機もこれを外している。

Photo-R. L. Lawson

Photo R. L. Lawson

▲　1979年9月22日，半年間にわたり大西洋艦隊の空母アメリカ(CV-66)に乗艦し，大西洋および地中海方面のクルーズを終えたVF-114"Ardvarks"のF-14Aが，大陸横断飛行の末カリフォルニア州ミラマー基地に帰投した。写真はミラマー基地上空をオーバーヘッドアプローチし，ブレークオフ，ダウンウインドに入るVF-114のF-14A 4機のフォーメーション。4機は胴体下にそれぞれ2基ずつのウエポンズ・レールキットを装備している。
▼　9月22日，VF-114とともに大陸横断を行ないミラマーに帰るVF-213"Black Lions"のF-14A 4機のフォーメーション。

Photo R. L. Lawson

Photo·USN

▲　1977年10月，米大西洋艦隊に就役した最新鋭空母ドワイト・D．アイゼンハワー（CVN-69）から発艦するVF-143"Pukin' Dogs"のF-14A．右舷側に8連装シースパロー対空ミサイルランチャーが見える．1979年7月，アイクの地中海洋上訓練中のショットである．
▼　アイク艦首2基のカタパルトを間断なく使っての洋上訓練の模様を伝えるショット．手前がVF-143"Pukin' Dogs"のAG-110（159456），後方にはVF-142"Ghost Riders"のAG-206（159446）が発艦を待つ．1979年7月撮影．

Photo·USN

Photo:D.Sperling/AIR

▲　1980年2月，米東海岸近く冬の大西洋上で訓練航海中のドワイトD. アイゼンハワーから発艦するオシアナ・ベースのVF-101所属F-14A　CAG機(AD-100)。

▼　同じ航海中のショット。左舷カタパルトはVF-171のF-4，5機のパーキング場となり，右舷のみ，発艦に使われている。F-14A(AD-104)はすでに発艦位置にあり，A-6E(AD-533 152617)，そしてF-14A(AD-100)がエンジンをスタートしている。

Photo:D.Sperling/AIR

▶　1978年3月2日，サンディエゴ沖を航行する空母エンタープライズ(CVN-65)にアプローチ，まさにアレスティングフックがワイヤを捉えようとするVF-124"Gunfighters"のF-14A(NJ-423)。ここまでフライトデッキに近づくとF-14の対気速度は100ktそこそこ。母艦の速度を差し引けば，甲板上で見る機は70kt程度ということになる。このNJ-423はVF-124唯一のフェリス・カムフラージュ機で，VX-4の3機(XF-41，42，43)，VF-1(NK-100)，VF-2(NK-200)とともに，合計6機のF-14がこのカラースキムに身を包んだと見られる。

▼　英ポーツマスに入港した空母ニミッツ(CVN-68)のフライトデッキに並ぶVF-84"Jolly Rogers"のF-14A(AJ-204)。給油プローブは伸ばした状態になっている。またフェニックスAAM用のランチャーレールは，機体からワイヤで吊り下げた状態である。1980年9月撮影。

Photo-R.L.Lawson

▼　1980年2月，ポーツマス港に停泊する空母ニミッツ(CVN-68)艦上のVF-84所属F-14A。F-4Jからの改変当初に比べると，国籍マークは非常に小さくなっているが，元来，VF-84のマーキングは黒を基調としたものであるため，ロービジビリティ化の波は受けていない。

▼ 1976年，ロッテルダム入港時の空母アメリカ(CV-66)艦上のVF-142"Ghost Riders"F-14A。現在，最新鋭空母ドワイト・D・アイゼンハワーに展開するVF-142とVF-143の2個飛行隊は，CVW-7に属しているが，以前は写真のように「AE」のコードを持つCVW-6に属し，また転換当初は一時期ではあるが「AJ」とCVW-8のコードを書いていた。

Photo-AAPP

and Cats' weapon

Photo:R.L.Law

▲ ダイレクターの誘導でスポットを出るVF-1のF-14A(NE-104)。手前のドリー上には
IM-9Gサイドワインダーが乗っており，ORIではこれらの実弾発射を含むあらゆる状況
いて査察を受ける。ORI航海中のレンジャー艦上での撮影である。

Photo:Hughes Aircraft

▲ AIM-54Cフェニックスを発射するPMTC所属のF-14A(211/157990)。AIM-54CはMk 47 Mod 0固体燃料を使用する長射程ミサイルで、その重量は1発985lbとAIM-7F(500lb)の約1.9倍、AIM-9G(185lb)の5.4倍にも達し、射程は実に約70nm。誘導方式は、短距離の場合はミサイル弾頭部に内蔵したレーダによるアクティブ・ホーミング、長距離攻撃ではセミアクティブ・レーダ・ホーミングで接近し、目標の10nm以内に接近後はアクティブ・ホーミングを開始する。

▲ F-14には合計9ヵ所の兵装ステーションがあるが、機体固有のものは機首および胴体チャンネル部のスパロー搭載用LAU-92/Aランチャーだけとなっており、フェニックス、サイドワインダー、ドロップタンクの搭載には専用パイロンもしくはウエポンズ・レールキットを取付ける必要がある。写真では下面のディテール、とりわけSta.3/4/5/6のLAU-92/Aランチャーの配列がよくわかる。

▼ AIM-54A×6発＋AIM-9H×2発に加えてSta.2/7に267Gal.ドロップタンク2本という長距離/CAPコンフィギュレーションで飛行するF-14A試作機。

Photo:USN

▼ 胴体下面チャンネル部に装着されたフェニックス用ウエポンズ・レールキット。レールキットの重量は各345lbあり、LAU-93/Aランチャー各1基が組込まれている。

Photo:USN

Photo-USN

Photo-R.L.Lawson

Photo-USN

▲　地中海を行くソ連海軍のクレスタⅡ級誘導ミサイル巡洋艦上空を飛ぶCAP装束のVF-32所属F-14A(AB-200 159008)。AIM-54Aフェニックス(Sta.3/6)，AIM-7F(Sta.1/8)，AIM-9G(Sta.1A/8A)を各2発ずつ搭載しており，この状態でF-14は艦隊外周の警戒に当たる。

◀　ポイント・マグー基地におけるPMTC(太平洋ミサイル試験センター)所属のF-14Aブロック80(PMTC-216 158615)。グローブ・パイロンにスパロー用アダプターとLAU-7/Aランチャーを装着，AIM-7スパローとATM-9Gサイドワインダーを搭載しており，機首下面のSta.3/6にもスパローが見える。スパローのフィンは取付けられておらず，発射を目的としたものではないようだ。1977年5月20日撮影。

◀　1977年4月14日，空母レンジャーのACLS(自動着艦誘導装置)機能チェックのため大陸横断飛行，ノースアイランド基地に飛来したNATC所属のF-14A(NATC-616 158616)。この機体は1974年6月6日発令のAFC13改修でAN/ASW-27Bデータ・リンクを装備，AN/ARA-63とともに使用することにより空母への自動着艦を行なえるようになった。なおF-14のうちBu.No.158978以降は当初からASW-27Bを装備しており，これらの機体では空母側のAN/SPN-41およびAN/SPN-42精測レーダ，ACLSコンピュータの諸元をAN/SRC-1データ・リンクで結ぶことにより完全自動着艦を行なえる。なお，AFC13改修は，Bu.No.158612-158615ならびにBu.No.158617-158632の各機に適用されており，これらの機体はAN/ASW-27Bをリトロフィットされた。

Photo-USN

▲ 中天の太陽を背景に右ブレークに入るNATC所属のF-14A。267 Gal.ドロップタンクに加えてフェニックス，サイドワインダー，スパロー3種のミサイル・バラエティ・オンを見せているが，スパローとサイドワインダーはダミー弾で，弾体はブルーに塗られている。

▶ クロス・カントリーでミラマーに飛来，外来機エプロンに駐機中のVF-14所属F-14A（AB-105／159017）。胴体下面Sta.6にはAero 1D 増槽改造のCNU-188／Aバゲージ・コンテナを装着しており，クルーの手回り品を運んできたもの。CNU-188／Aの内部は前後2区画に分かれており，収容能力は最大433lb.あるが，機の重心位置に影響をおよぼす荷物配置は禁じられている。Sta.3／6の2ヵ所に装着でき，サスペンションにはカートリッジを抜いたBRU-10を使用する。

Photo-R. L. Lawson

Photo-R. L. Lawson

▶ ノースアイランド基地の岸壁に接岸中のキティホーク（CV-63）艦上にタイダウンされたVF-213のF-14A（NH-204／159867）F-14Aのドロップタンクは容量267 Gal.のもので，エンジン・ナセル下面のSta.2／7に各1本ずつ装着できる。主翼は後退角75°のオーバー・スウェプト位置にあり，この状態におけるF-14のデッキ占有面積は2,981ft²，正方形のスペースを占める。

フォト・ニュース（海外）

（上）北大西洋上空を飛行中のTu-95ベアDをインターセプトしたADTAC 57FISのF-4E（66-300）。ベアまでの誘導には，アイスランドに派遣されている552AWCWのE-3Aがあたったという。ケフラビック国際空港をホームベースとする57FISは西側で最もスクランブル回数の多い飛行隊として知られ，同時にADTAC唯一のF-4E保有部隊である。1980年9月28日撮影。

米陸軍のRDF（Rapid Deployment Force＝緊急則応展開軍）が11月上旬から2週間，エジプト軍との合同緊演演習のため，大西洋を渡りカイロ入りした。演習は陸軍第101空挺師団を含めた歩兵を中心に行なわれ，初めてUH-60Aブラックホーク15機も参加した。また支援部隊としてニューメキシコANG150TFG 188TFSのA-7D 8機とMACのC-141A，C-5Aが演習に加わったが，11月12日夜，物資補給にあたっていたC-141がカイロ西基地へ着陸進入中墜落，死者12名を出すという事故を起こしている。上は11月13日カイロ西基地に着いたC-5Aと歩兵，機内にUH-60Aが見える。右上はカートランド基地を出発するA-7D。右は対戦車砲を搭載したジープを吊り下げるUH-60A。［UPI-サン］

PHOTO NEWS (International)

〔上〕 米空軍の要請により，ロッキード・ジョージア社が改修した強化型主翼装備のC-5A 1号機が，このほど社内テストを終了，デラウェア州ドーバー空軍基地の436MAWに引渡された。新主翼は特殊処理された高靭性，高耐食性のアルミ合金を材料としており，使用寿命は3万時間に達するといわれる。今後本機はMAC管理において評価テストを受け，その結果から早ければ1982年にはMAC所有の76機のC-5Aが改修を開始する。

〔左〕 ドビンズ空軍基地を離陸するニジェール空軍向けC-130H(NAF911)。先頃ロッキード・ジョージア社では，アフリカ地区における輸送状態調整を行なったが，その結果中央・西アフリカ6ヵ国で，計22機のC-130，L-100ハーキュリーズが使用されていることが確認された。 (Lockheed)

〔下〕 エアバス時代の先駆者として1970年11月16日初飛行したロッキードL1011トライスターの試作1号機が今年満10歳の誕生日を迎えた。「シップ・ワン」と呼ばれるこの機は現在社有機として，試験・研究機に使用されており，これまでにACS（アクティブ・コントロール・システム），FMS（飛行管理装置），デジタル・オートパイロットなどの開発にあたった。

〔右〕 マクダネル・ダグラスのセントルイス工場で落下試験を受けるF-18ホーネット。この装置は空母着艦のほか，ロール，ピッチ，ヨー，降下率などをシミュレートできる。 (M.D.C.)

フォト・ニュース(国内)

10月30日，台風避難の名目でグアム島アンダーセン空軍基地から沖縄の嘉手納基地に6機のB-52が飛来した。写真は11月1日，帰途に着くアンダーセン空軍基地43SW/60BSのB-52D(55-1014)〔上〕と，エルスウォース空軍基地28BWのB-52H(61-0002)〔左〕。なお嘉手納基地にはこの3週間後，18機のB-52D/Hが再び飛来した。
〔撮影：田名一夫〕

〔下〕マレー諸島の英領ブルネイから，ロイヤル・ブルネイ航空のB.737-2M6(VR-UEC)が羽田空港に初飛来した。同社はB.737-2M6/M6Cを3機保有している。11月20日撮影　〔撮影：竹内義久〕

11月9日、築城基地が一般に公開された。会場には地元第8航空団のF-4EJ、F-1、F-86や第12飛行教育団のT-3、第13飛行教育団T-1のほか、岩国基地からA-6E(VMA-AW-242)、A-4M(VMA-214)、HH-46Aなどが顔を揃えた。当日は、午前中は靄の多いあいにくの天候であったが、ブルーインパルスがスタートした頃にはやや持ち直し、西日本で最後の公開飛行に花を添えた。右は6SQのF-1、左は緑と茶の迷彩のF-86F、下右はVMA-AW-242のA-6E。

［撮影・天野明彦］

［左］ 約1年ぶりに横田基地へ飛来した海兵隊司令部付飛行隊のVC-118B(128427)。ワシントンD.C.に隣接するアンドリューズ空軍基地からの珍客。

［下］ 11月8日、横田基地へ飛来したVP-44のP-3C Up-date Ⅱ(LM-2、160762)。VP-44は、現在嘉手納基地のPW-1に派遣されており、21年3月まで日本近海に展開する。

END OF THE PERIOD, SABRE·BLU

今年度限りで解散が決定している航空自衛隊のアクロバット・チーム「ブルーインパルス」が，去る10月30日，チーム発足以来のホームベース浜松北基地での最終展示飛行を行なった。1960年4月10日の制式発足以来20年もの間，飛行機マニアはもとより広く一般の人びとからも親しまれてきたチームの地元引退飛行だけに，当日は曇り空にもかかわらず大勢のファンがつめかけ，別れを惜しんだ。上は午後からの2回目の展示飛行で，デュアル・ソロによるバック・ツー・バックを行なう5番機(927/柴原1尉)と，6番機(501/松林1尉)。左は開会式後のパレードに臨む第1航空団司令，菅義雄空将補。右はチームのオペレーション・ルーム前のサインボード。

当日の展示飛行は，午前中の5機による通常アクロバットに加えて，午後からは浜松でしか見ることのできない6機による飛行が行なわれた。上は13時50分，5機編隊で離陸するブルーインパルス。ホームベースでの最後のフォーメーション・テイクオフだ。

これら3枚は午後の飛行のショット。下は珍しい6機の傘形編隊である。この日のメンバーは次のとおり。★午前★1番機柴原1尉　2番機高島2尉　3番機村上2尉　4番機栗原2尉　5番機村上1尉。★午後★1番機田代3佐　2番機外薗1尉　3番機植野1尉　4番機窪田1尉　5番機柴原1尉　6番機松林1尉。なおチームはこれから81年2月まで訓練を続け，2月上旬に予定されている埼玉県入間基地での公開を最後にF-86による正式な飛行を終了する。

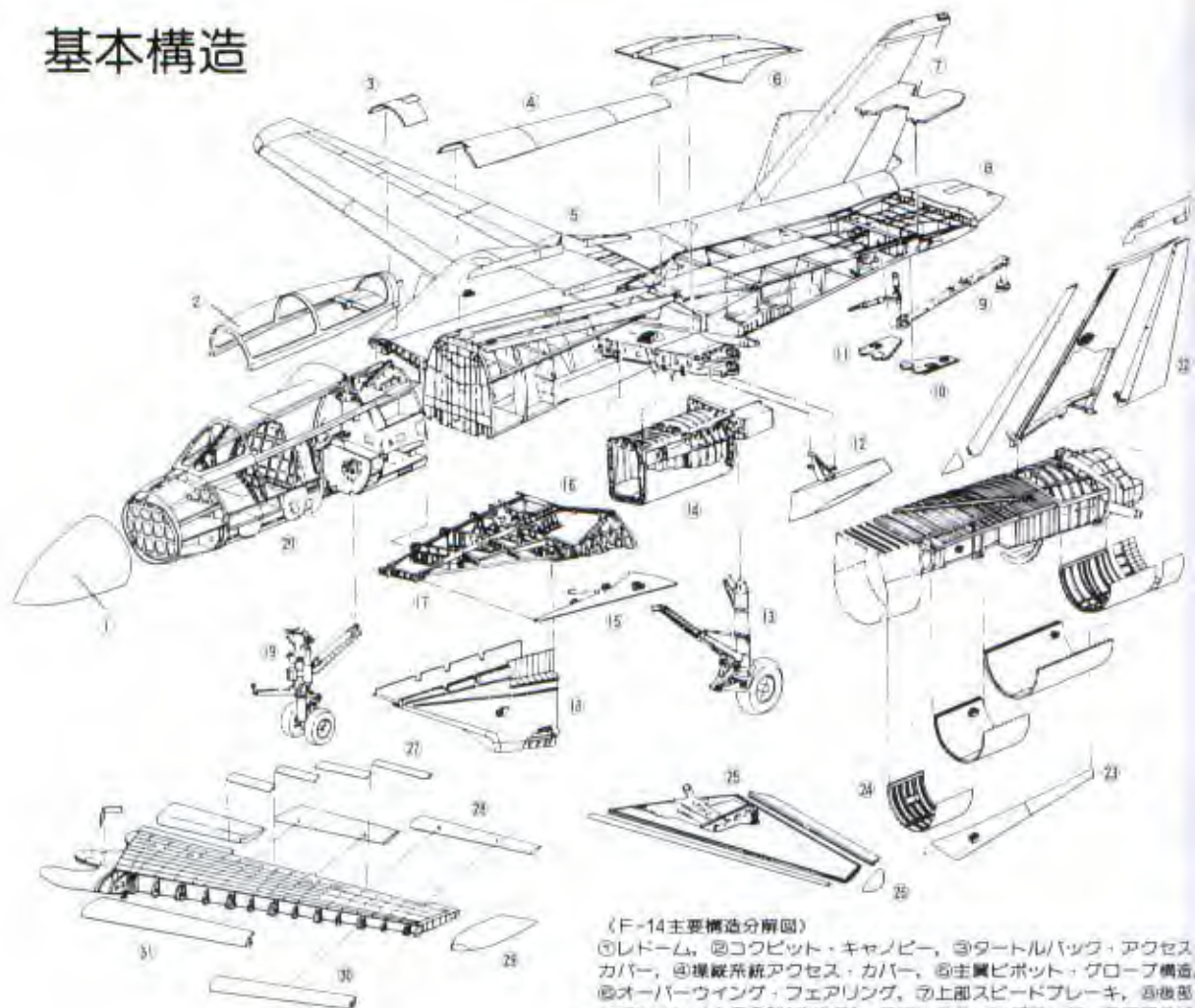
MODELLING MANUAL

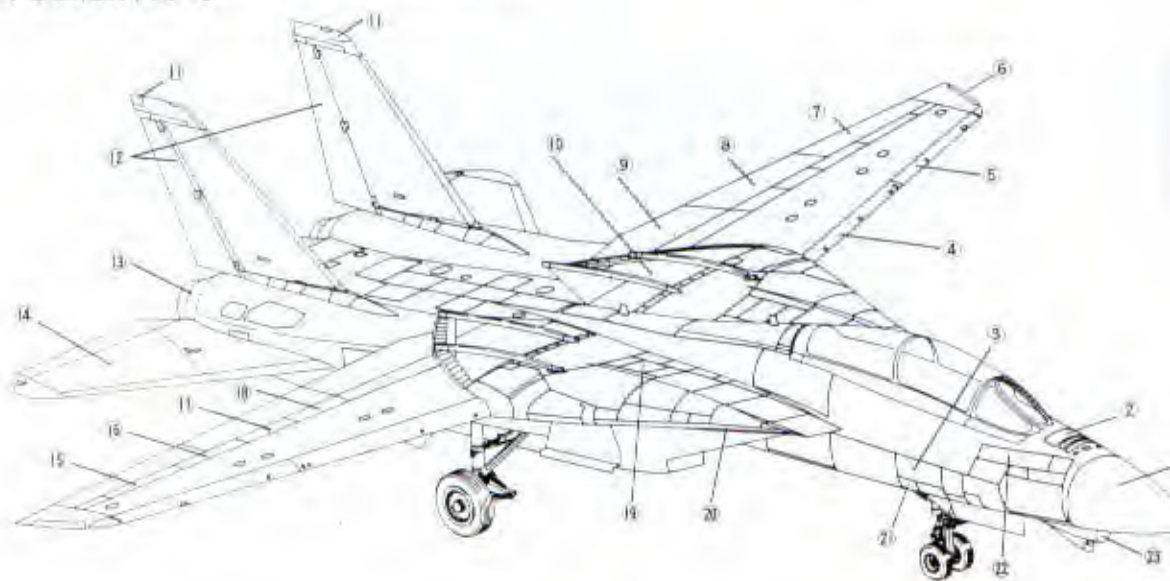
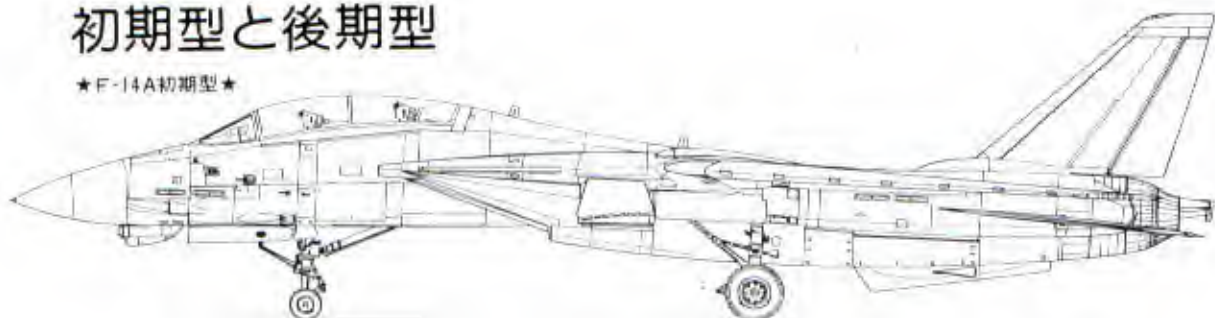
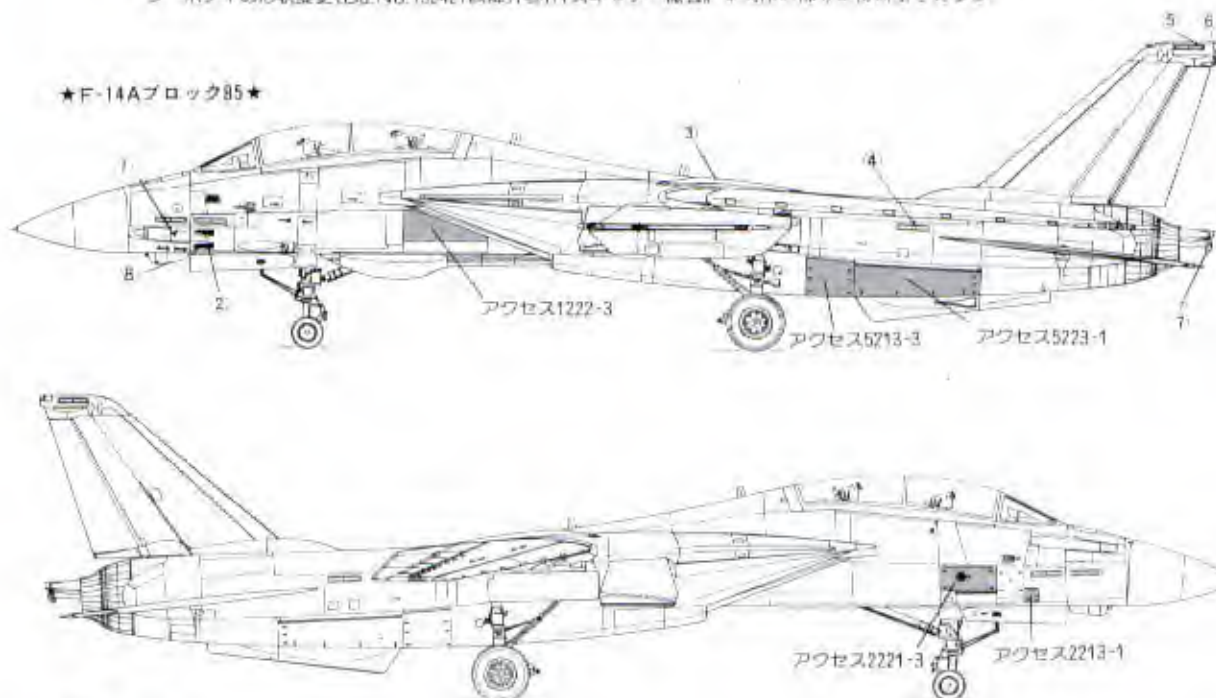
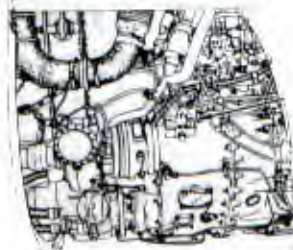
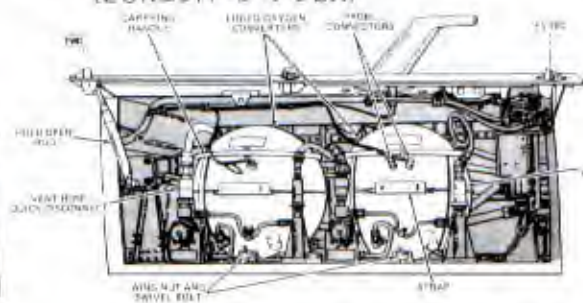
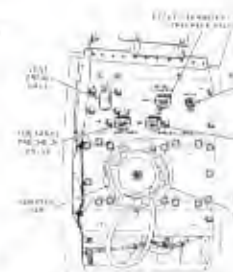
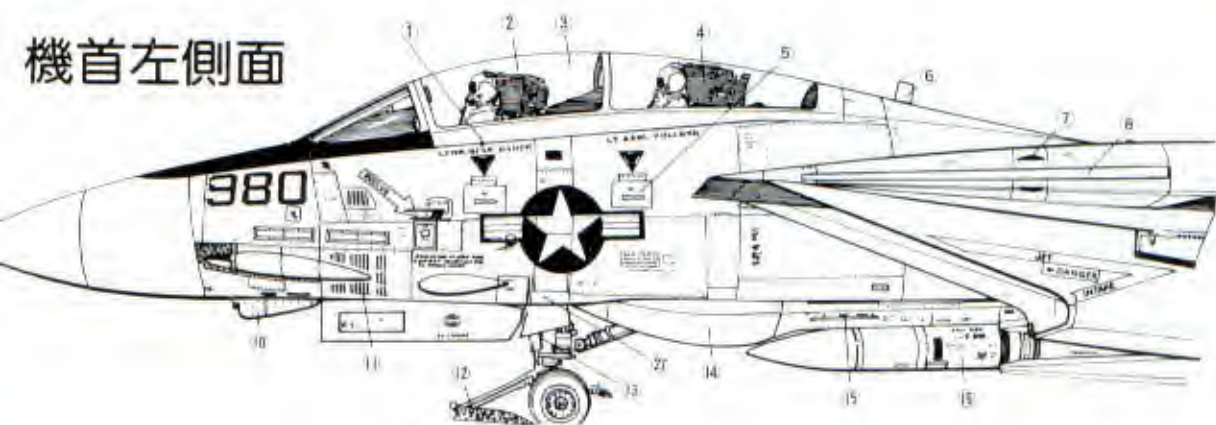
GRUMMAN F-14 TOMCAT

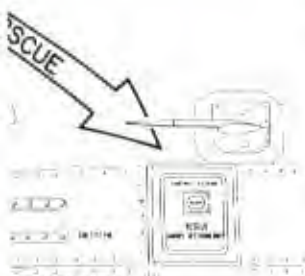
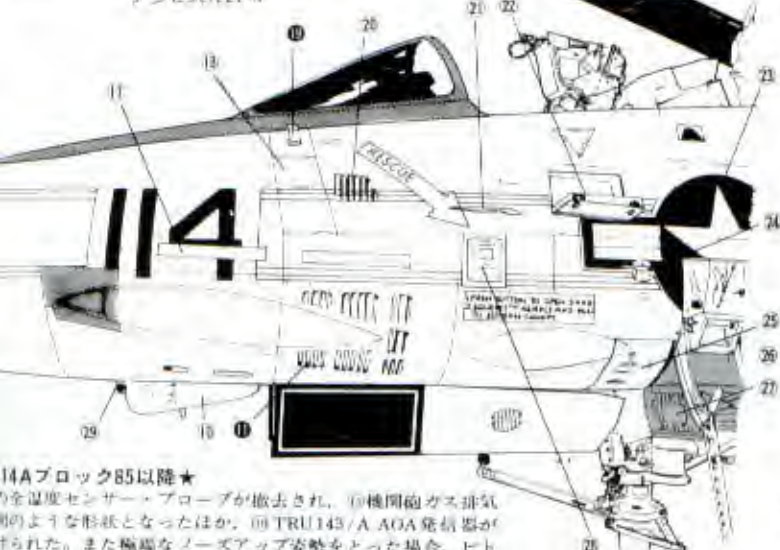
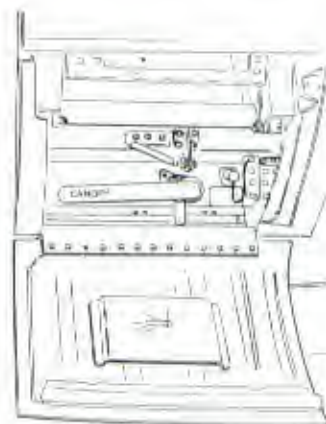
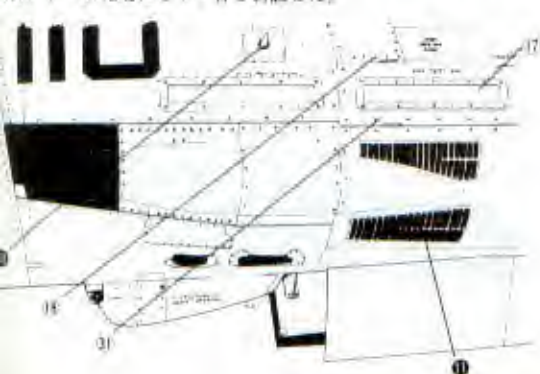
グラマンF-14 トムキャット

イラスト・大沢　郁甫，桜井　定和
三井　一郎
解　説・宮本　勲

グラマンF-14トムキャットは米海軍機動部隊の主力戦闘機で，1980会計年度までに511機が発注されている。部隊への配備は1972年に始まり，現在改編が進められているVF-11/31を含めると18個飛行隊を数えるに至り，一時期空母上に横溢していたF-4ファントムを完全に放逐した感がある。このトムキャットもスーパーファイターと呼ばれる最新鋭機に列記される機体だが，初飛行以来すでに10年をへ，色あせて見えることは否めない。しかし本機が世界最強の戦闘機であることはまぎれもない事実であるし，同じグラマン製のE-2，（E）A-6などと相まって米空母の能力を最大限引出すのに役立っている。まさに「米空母あるところグラマンあり」という名文句の復活である。2月号では，本誌独自の一冊まるまる特集としてF-14を採り上げたのと呼応して，モデリング・マニュアルでもF-14を特集してみた。機体構造や開発，部隊などについては各ページに詳しいので重複をさけて，このページでは，よりビジュアルに"双尾のドラ猫"にアプローチしてみよう。

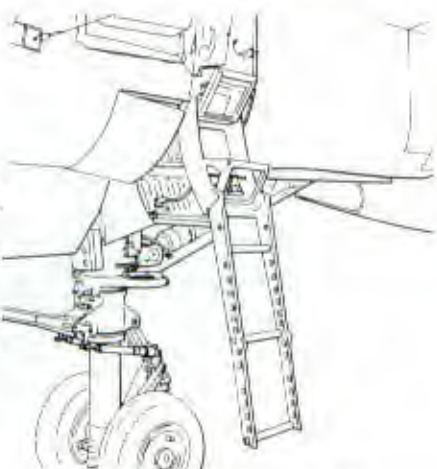
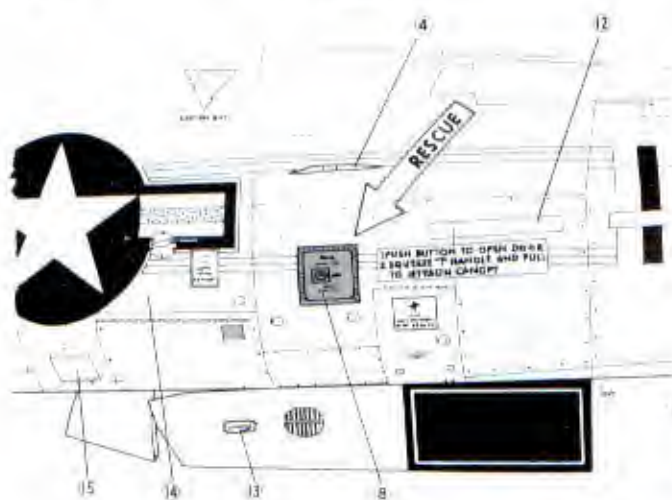
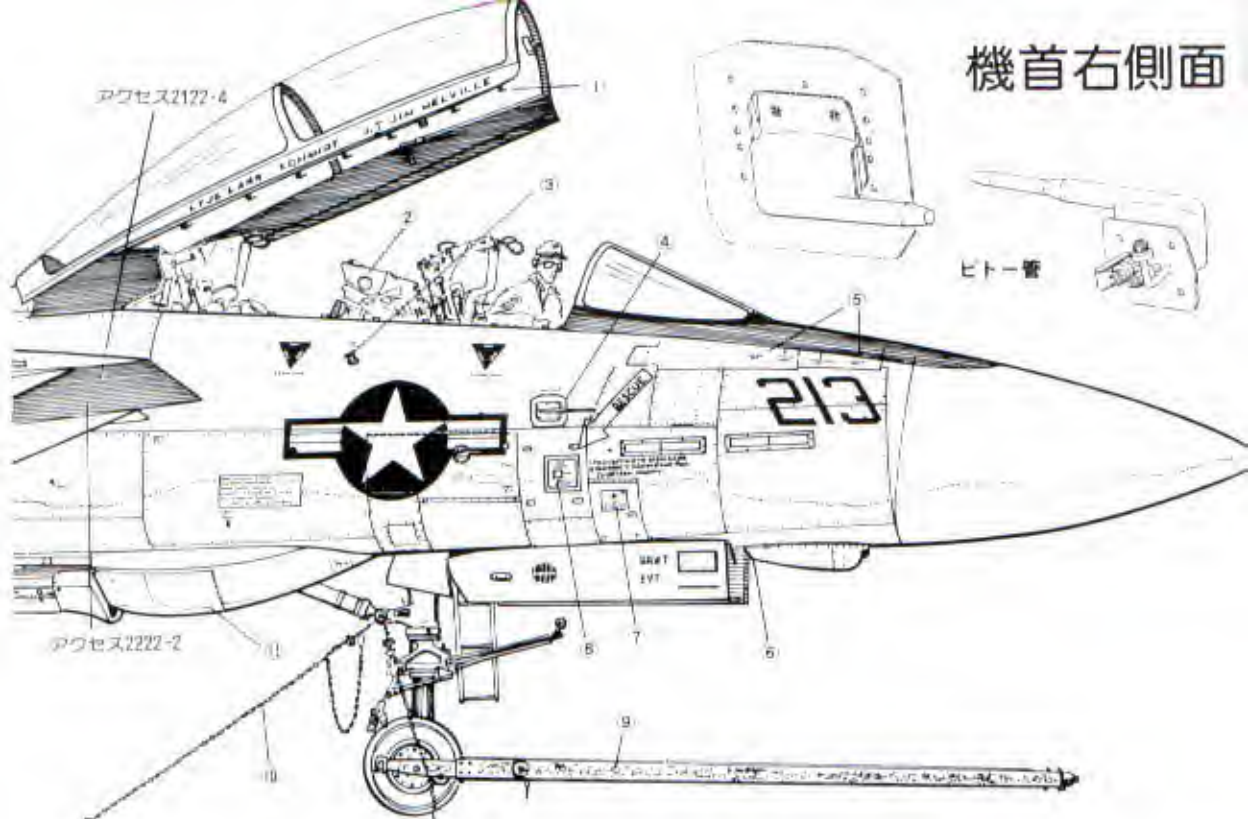
基本構造

〈F-14主要構造分解図〉
①レドーム，②コクピット・キャノピー，③タートルバック・アクセスカバー，④操縦系統アクセス・カバー，⑤主翼ピボット・グローブ構造，⑥オーバーウイング・フェアリング，⑦上部スピードブレーキ，⑧後部セクション（AFC301改修前），⑨アレスティングフック，⑩下部スピードブレーキ，⑪後胴モジュール，⑫ストア・パイロン，⑬主脚，⑭前部ナセル，⑮グローブ・ベーン，⑯中胴モジュール，⑰エンジン空気取入口，⑱インレット・ナセル，⑲前脚，⑳前胴モジュール，㉑フィンチップ・キャップ，㉒フィンおよびラダー，㉓ベントラルフィン，㉔エンジン・アクセスパネル，㉕スタビレイター，㉖チップ・キャップ，㉗スポイラ，㉘フラップ，㉙チップ，㉚主翼グローブ，㉛スラット。

〈F-14A外観図〉
①レドーム，②UHF-DFアンテナ，③LOX（液体酸素）サービス・アクセス，④内側スラット，⑤外側スラット，⑥主翼編隊灯，⑦外側機動フラップ，⑧内側機動フラップ，⑨補助フラップ，⑩オーバーウイング・フェアリング，⑪衝突防止灯，⑫ラダー，⑬排気ノズル，⑭スタビレイター，⑮外側スポイラ，⑯中間スポイラ（No 2），⑰中間スポイラ（No.1），⑱内側スポイラ，⑲ブリード・ドア，⑳グローブベーン，㉑非常用ラムエア・ドア，㉒空中給油プローブ・ドア，㉓赤外線スキャナー。

A．F-14Aブロック50（Bu.No.157990）
〈1972年5月2日に初飛行したAWCS試験機〉
〈F-14A試作機から最新型まで〉
①ブリード・ドア，②支持ビーム，③オーバーウイング・フェアリング（Bu.No157983 157990および158612 158613までの10機），④ノンスリップ・ウォークウェイ，⑤オーバーウイング・フェアリング（Bu.No158614，158615および158617 158637までの23機），⑥尾灯，⑦ビーバーテイル（AFC301改修前），⑧AS-2617 APR-25ECMアンテナ，⑨編隊灯（Bu.No.158978以前），⑩補助フラップ，⑪内側フラップ，⑫スポイラ（リフト・ダンパーを兼ねる），⑬ピトー管（Bu.No159825以降），⑭オーバーウイング・フェアリング（Bu.No158616および158978以降），⑮編隊灯（Bu.No158978以降），⑯尾灯（Bu.No159421以降），⑰後部センターボディ（Bu.No159421以降），⑱主翼編隊灯。
B．F-14Aブロック60（Bu.No.158613）
〈1972年6月6日初飛行〉
※このBu.No.158613はAの機体と同じオーバーウイング・フェアリング付きで完成したが，1974年8月の時点では図のように改造されていた。
オーバーウイング・フェアリング
Bu.No158616および158978以降の全機．
C．F-14Aブロック90（Bu.No.159865）
※主翼は後退角75°のオーバースウェプト位置（既に機体重量が作用している状態のみ）

初期型と後期型
★F-14A初期型★
①機関砲フェアリング延長，②機関砲ガス排気口新設，③支持ビームおよびオーバーウイング・フェアリングの形状変更，④ナセル編隊灯(1カ所のみ)，⑤編隊灯(Bu.No.158978以降)，⑥尾灯(Bu.No.159421以降)，⑦後部センターボディの形状変更(Bu.No.159421以降)，⑧IRスキャナー撤去。※矢印の部分が初期型と異なる。
★F-14Aブロック85★
アクセス1222-3
アクセス5213-3
アクセス5223-1
アクセス2221-3
アクセス2213-1
主要
アクセスドア
アクセス5213-3
(左エンジン・アクセス)
アクセス5223-1(左エンジン・アクセス)
アクセス2221-3
(LOXコンバータ・アクセス)
アクセス2213-1
(加圧給油口アクセス)
アクセス1222-3

機首左側面

〈機首左側面〉
①キャノピー・ロックマーク，②パイロットMk.GRU-7A/1射出座席，③クラムシェル・キャノピー，④NFO/Mk.GRU-7A/2射出座席，⑤後部ステップ，⑥AS-2592/A Tacan/UHFアンテナ，⑦グローブ部航空灯，⑧グローブベーン，⑨AS-2758/AWG-9ウェーブガイド・ホーン，⑩AS-2631/ALQ-100前方アンテナ，⑪機関砲ガス排気口，⑫カタパルト・シャトル，⑬前脚柱（ニーリング位置，ストラット7in），⑭フェニックス・フェアリング，⑮フェニックス用ウエポンズ・レールキット，⑯AIM-54Aフェニックス AAM，⑰編隊灯，⑱調節/バルブ・アンテナ，⑲全温度センサー・プローブ，⑳コクピット安全/バルブ排気口，㉑ピトー管，㉒パイロット用ステップ，㉓機関砲シュート・アクセス，㉔AICS AOA（迎え角）プローブ，㉕機関砲ガス・パージドア，㉖ボーディング・ラダー，㉗機外キャノピー操作スイッチ，㉘非常用キャノピー・コントロール・アクセス（投棄のみ可能），㉙衝突防止灯，㉚TRU143/AOA発信器，㉛AN/AWG-9地上テスト・パネル。

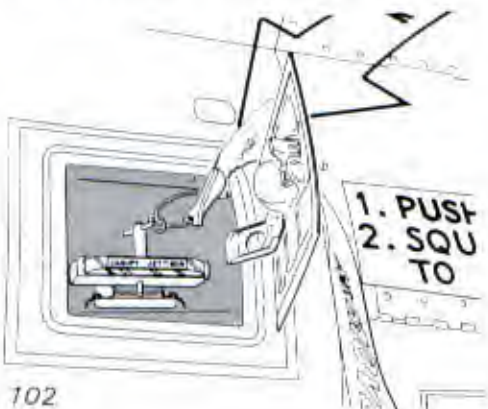
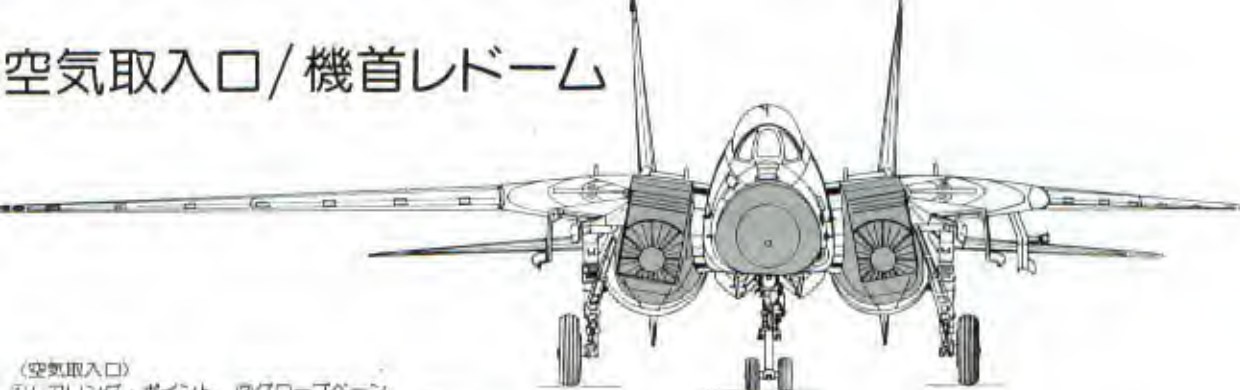
アクセス1221-4

アクセス1223-3
（キャノピー操作アクセス）

14Aブロック85以降★
の全温度センサー・プローブが撤去され，⑪機関砲ガス排気
図のような形状となったほか，㉚TRU143/A AOA発信器が
けられた。また極端なノーズアップ姿勢をとった場合，ピト
が効かなくなり，速度計がしばしばゼロを指すことがあるた
機首レドーム先端にピトー管を新設した。

▶ 折りたたみ式自蔵ボーディング・ラダー。ラダーは2段折りたたみ式で，ラダー・ドアを開けばハシゴが下がり，通常姿勢の場合，その対地間隔は28in，ニーリング姿勢では12inとなる。なおラダーの出し入れは機外からに限られ，コクピットからは操作できない。

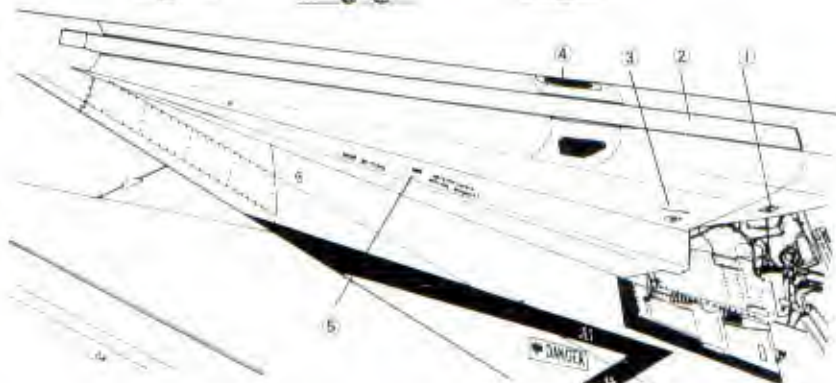
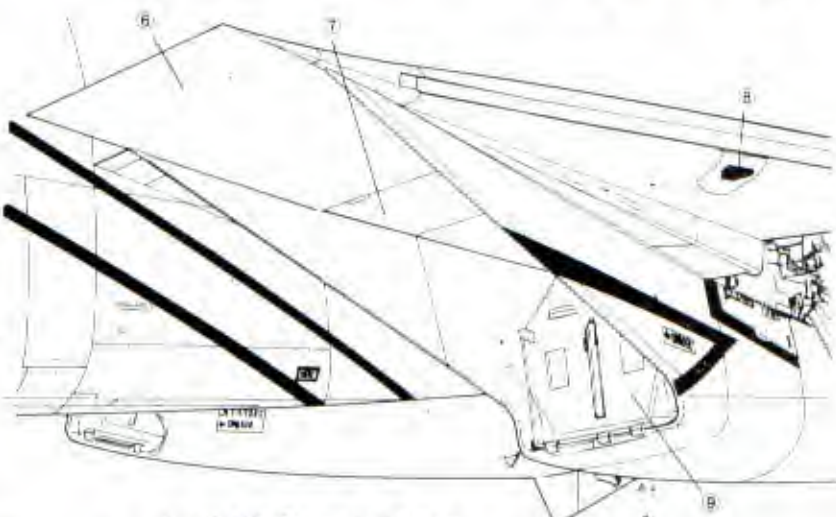
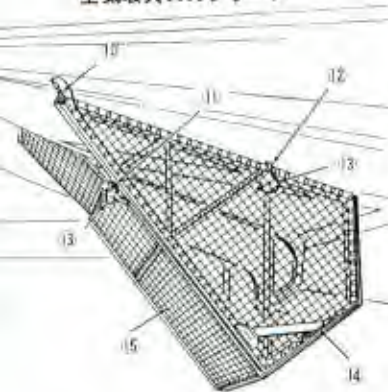
★ボーディング・ラダー★

機首右側面

〈機首右側面〉
①キャノピー・ロック機構，②DDD(ディテール・データ・ディスプレイ)，③右舷AIMS全温度センサー・プローブ，④ピトー管，⑤空中給油プローブ・ドア，⑥AS-2831/ALQ-100後方アンテナ，⑦燃料加圧給油口(50psi)，⑧非常用キャノピー・コントロール・アクセス，⑨NT-4ユニバーサル・トウバー，⑩タイダウン・チェーン，⑪フェニックス用フェアリング，⑫編隊灯，⑬AN/ALR-50ECMアンテナ，⑭LOXコンバータ・サービスアクセス，⑮非常用ラムエア・ドア。

⑧アクセス2222-31
(非常用キャノピー・コントロールアクセス)

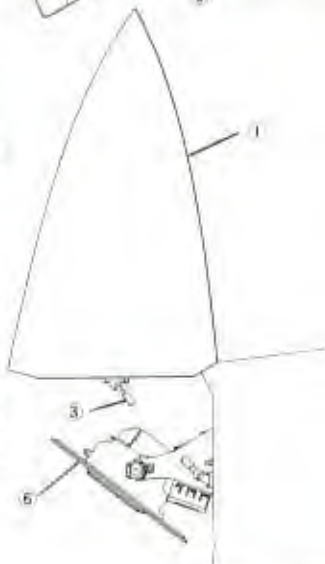
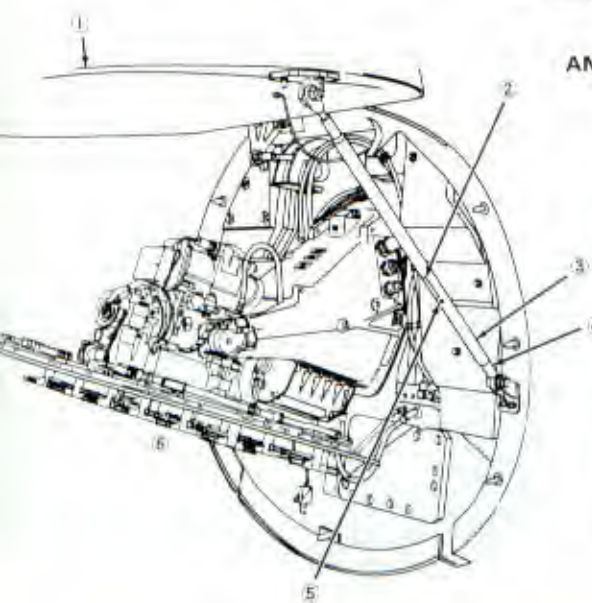
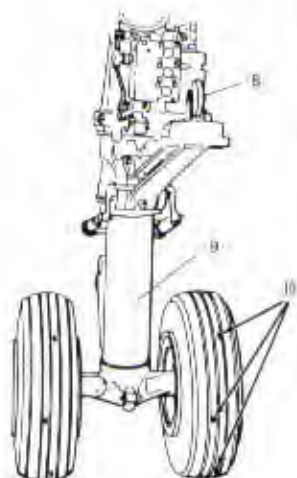
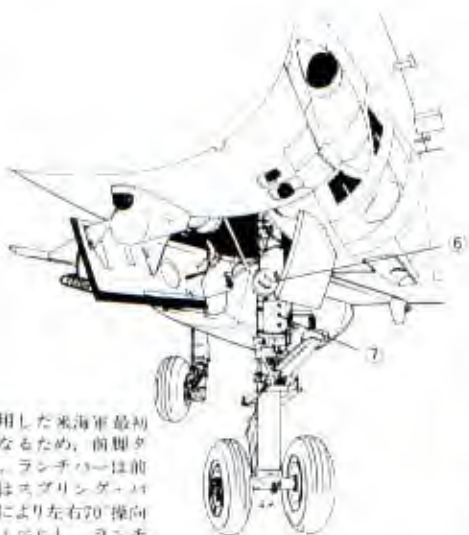
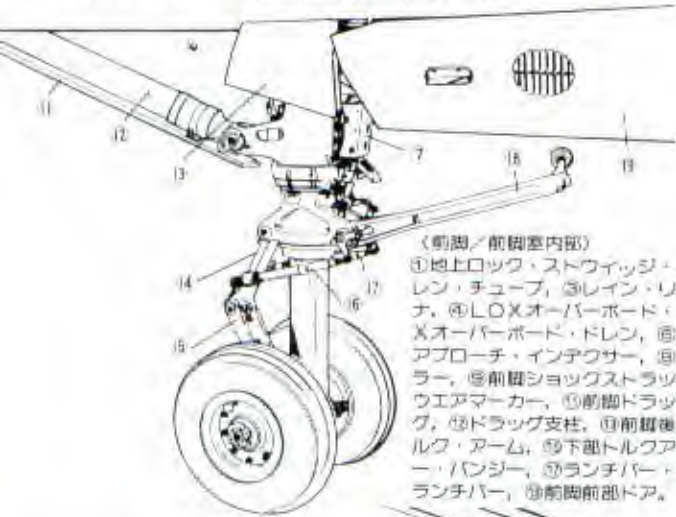
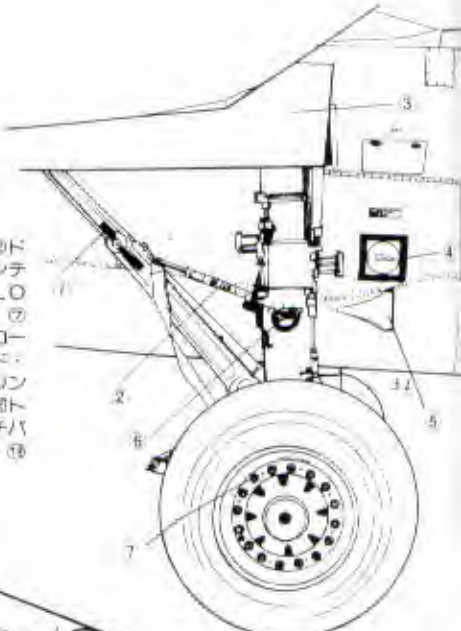
アクセス2122-4

アクセス2222-2

空気取入口／機首レドーム

〈空気取入口〉
①ムアリング・ポイント，②グローブベーン，③ジャッキ・パッド取付け位置，④航空灯，⑤AS-2750/AWG-9アンテナ導波管，⑥固定ランプ，⑦一次可変ランプ，⑧航空灯，⑨エンジン空気取入口シールド，⑩エンジン空気取入口スクリーン，⑪調節プラグ，⑫クイック・リリーズピン，⑬ランヤード，⑭ハンドル，⑮ワイヤ・メッシュ。

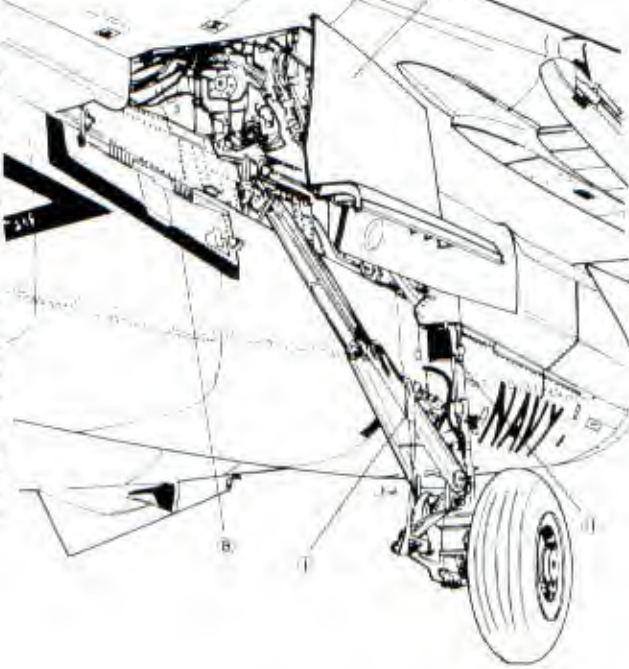
飛行甲板上など，狭い場所でのエンジン運転時には危険防止のため図のようなワイヤ・メッシュの空気取入口スクリーンを使用するが，このスクリーンには左右互換性はない。

〈AN/AWG-9レーダ・アンテナ〉
①レドーム，②ネーム・プレート，③レドーム・ジュリー支柱，④調節式ロッド，⑤ジュリー支柱長さ調節ホール，⑥レーダ・アンテナストウ位置（エレベーション60±8°）。

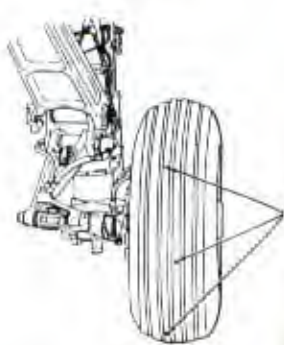
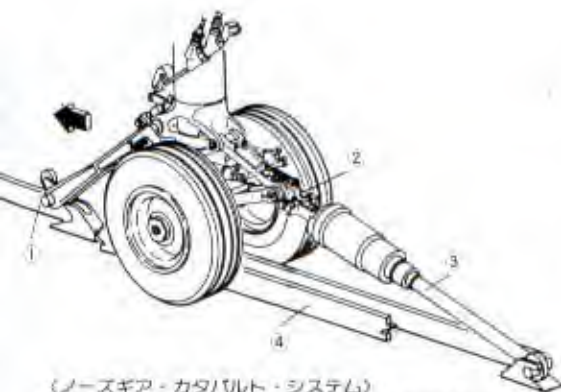
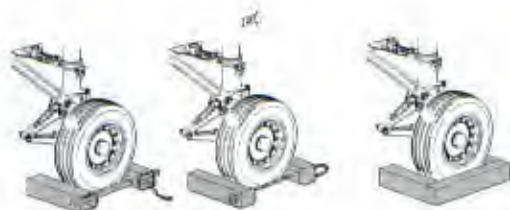
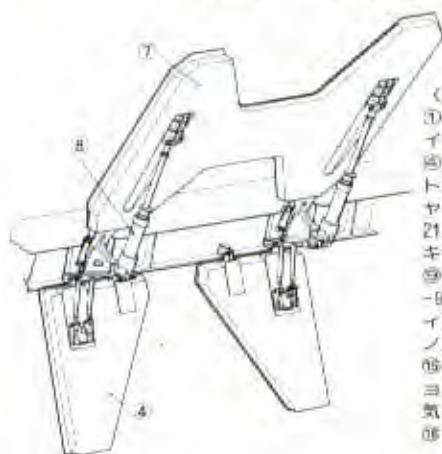
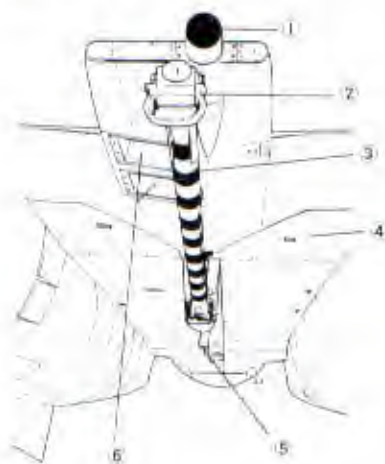
機首レドームの取付けヒンジは上面にあり，整備・点検等，必要に応じて上方へ折りまげることができる。レドームは，開位置では自備のジュリー支柱で保持され，この場合アンテナは60°までティルト・ダウンできるが，レドームを折りたたむには最低16ft以上の天井高を必要とする。レーダ・アンテナは直径36inのプレイナー型で，表面にはスロットが切ってある。

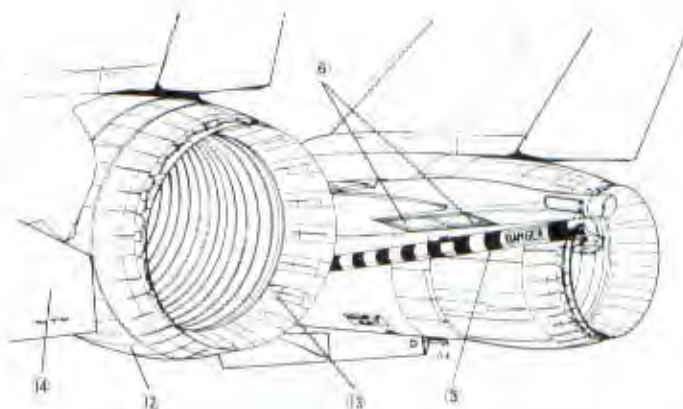
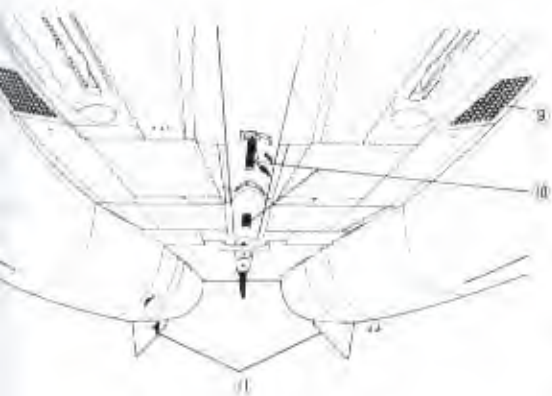
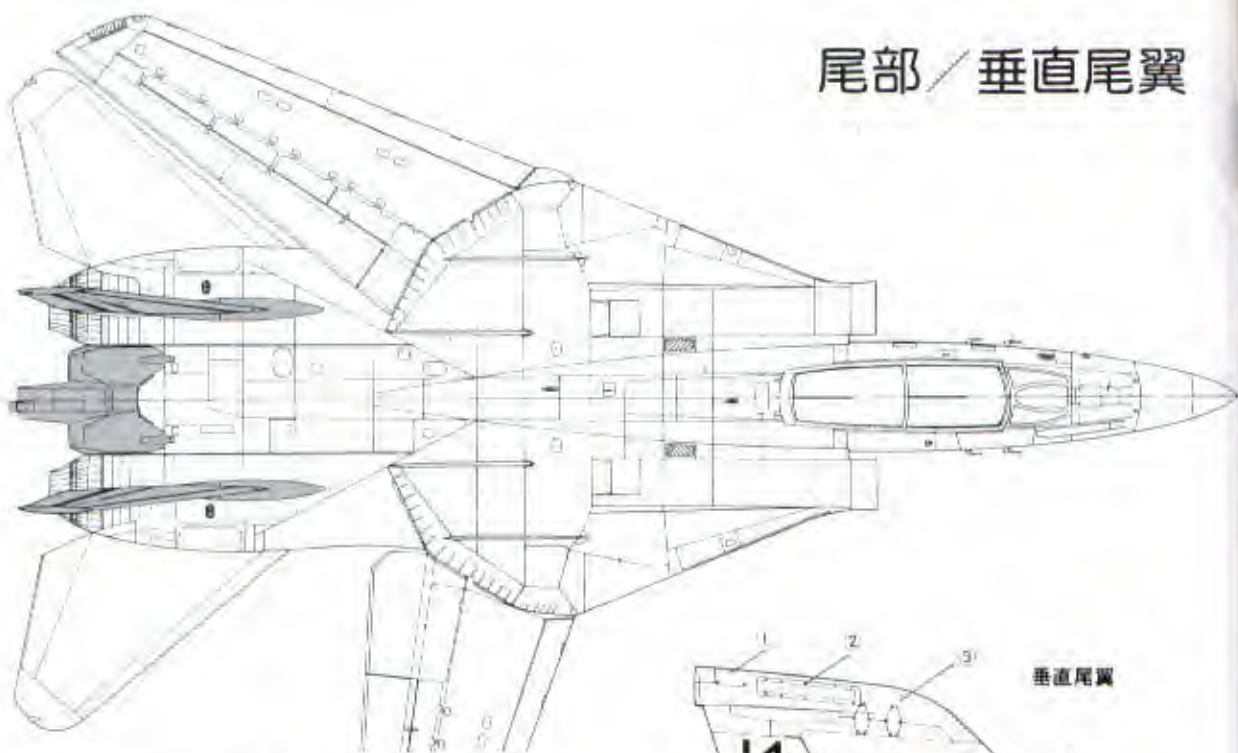
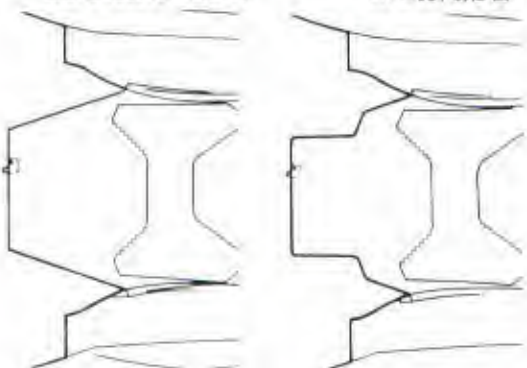
降着装置

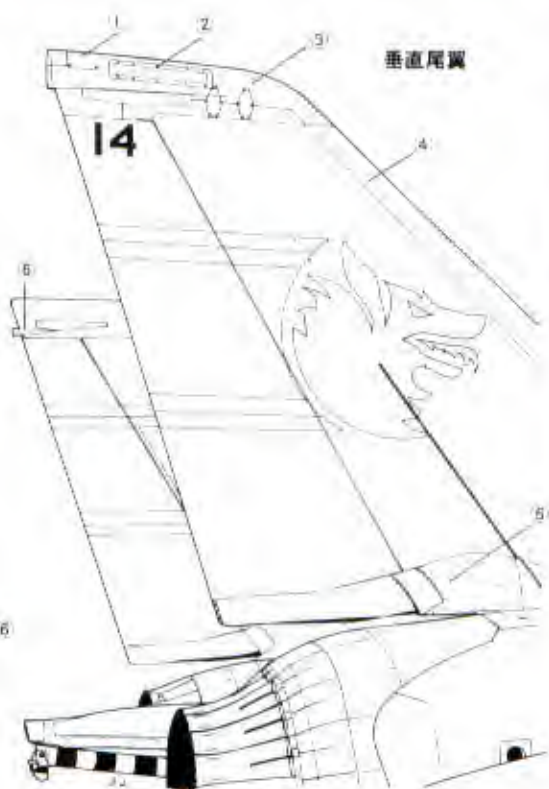
★前　脚★

F-14はノーズギア・カタパルト・システムを採用した米海軍最初の戦闘機で、カタパルト・シャトルをまたぐ形となるため、前脚タイヤの左右間隔を広くとっているのが特徴である。ランチバーは前脚柱正面に取付けられており、ニーリング姿勢ではスプリング・バンジーの働きで下がる。前脚はステアリング機構により左右70°操向できるほか、ステアリングを解除すれば120°スウィベルし、ランチバーも下げ位置では左右10°まで動く。ホールドバック・バーは左のようにトルク・アーム下方の前脚柱後部に接続される。

〈前脚／前脚室内部〉
①地上ロック・ストウィッジ・リテーナー，②ドレン・チューブ，③レイン・リペラント・コンテナ，④LOXオーバーボード・ベント口，⑤LOXオーバーボード・ドレン，⑥着陸／滑走灯，⑦アプローチ・インデクサー，⑧ランチバー・ローラー，⑨前脚ショックストラット，⑩トレッド・ウエアマーカー，⑪前脚ドラッグ支柱フェアリング，⑫ドラッグ支柱，⑬前脚後部ドア，⑭上部トルク・アーム，⑮下部トルクアーム，⑯ランチバー・バンジー，⑰ランチバー・アボート機構，⑱ランチバー，⑲前脚前部ドア。

★降着装置★

降着装置は通常の3車輪式で電気制御・油圧作動方式をとっており，ほかにニューマチック・エアを使用した非常脚下げ系統がある。いずれも前方に引上げる方式をとっているのは非常時の脚下げを容易にするためである。ショック・ストラットはエア・オイル方式で最大ストロークは25inあるが，機体重量31,000lbでは4inまで圧縮される。

〈主脚〉
①主脚ドラッグ支柱，②主脚ダウンロック作動筒，③主脚後部ドア，④消火用パンチイン・パネル，⑤油圧オイルクーラー空気取入口，⑥タイダウン・リング，⑦シングルスプリット・ホイール，⑧主脚内側ドア，⑨ムアリング・ポイント，⑩主脚外側ドア，⑪サービス・インストラクション・プレート，⑫トレッド・ウエアマーカー。

★タイヤ★

主車輪は37×11.5-16，28プライ，前車輪は22×6.6-10，20プライのナイロン・コード・ボディ，チューブレスのものを使用する。トレッド表面には摩耗程度を点検するため深さ1/32inのマーカーがモールドされており，これが消えた場合はタイヤ交換の必要がある。

〈ノーズギア・カタパルト・システム〉
①カタパルト・シャフト，②カタパルト・ホールドバック取付部，③ホールドバック・バー，④カタパルト・デッキ・ランプ。

★車輪止め★
車輪止めは3種類あり，左から金属製，ロープ式，木製の順で，木製以外はタイヤのサイズに合わせて間隔を調節できるようになっている。

胴体尾部

〈胴体尾部／下面〉
①燃料ダンプ・マスト，②フックポイント，③アレスティングフック，④下面スピードブレーキ板，⑤ベントロ，⑥MX‐7721 ALE‐29Aチャフ・ディスペンサー（Bu.№159421以降のみ），⑦上面スピードブレーキ板，⑧スピードブレーキ作動筒，⑨熱交換器ターボファン，⑩LAU‐92 Aランチャー，⑪ベントラルフィン，⑫フィンガー・シール，⑬排気ノズル・リーフ，⑭スタビレイター，⑮編隊灯，⑯発電機トランスミッション・エンジン・オイルクーラー排気口，⑰右エンジン前方アクセス，⑱油圧オイルクーラー空気取入口。

尾部／垂直尾翼

★尾部平面形★

F-14の尾部平面形は試作機から量産機に至る間に目まぐるしく変化をとげた部分で、Bu.No.157983/157990ならびに158612/158637では左のような形状であったが、後のAFC301改修により右のように変更され、さらに159421以降、ビーバーテイルから上の平面図に見る形状となった。

〈垂直尾翼〉
①衝突防止灯、②編隊灯(Bu.No.158978以降)、③フィンチップ・キャップ、④フィン前縁部、⑤垂直尾翼取付けアクセス、⑥尾灯(Bu.No.159421以降)⑦ホイスト・ポイント、⑧上部ラダーヒンジ取付けアクセス、⑨ラダー、⑩ドーサル・フェアリング。

垂直尾翼は大きな迎え角での利きを確保するため2枚に分かれており、Bu.No.158978以降フィンチップ・キャップに編隊灯が、そして159421以降はたラダー上に尾灯が取付けられた。

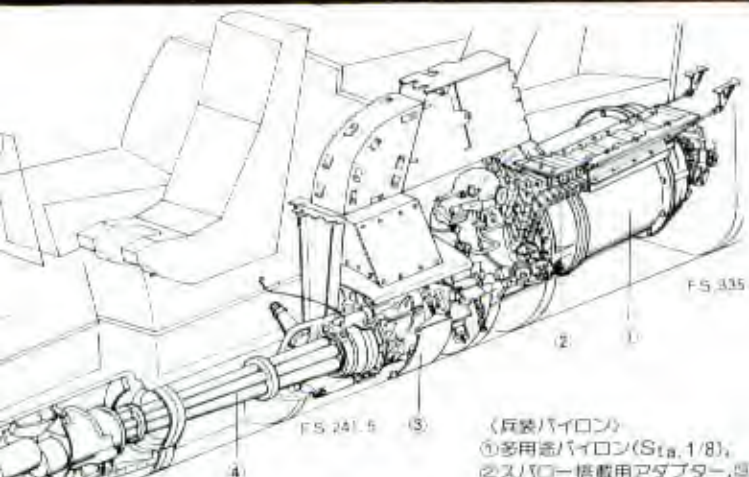
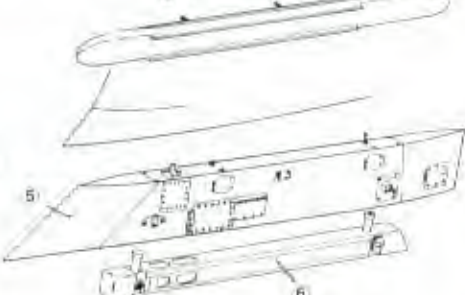
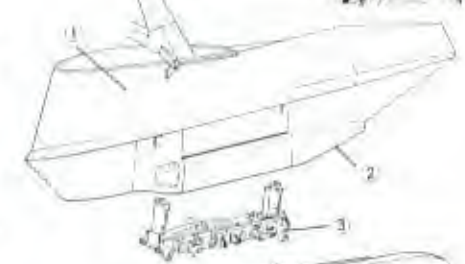
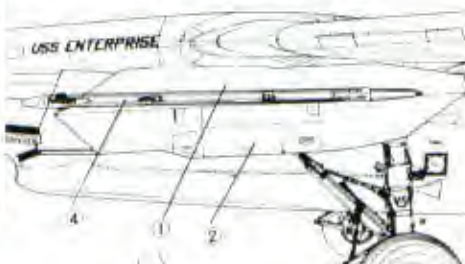
搭載兵装

AIRCRAFT STORE STATION							
1A	1B	2	3, 4, 5 & 6	7	8B	8A
–	–	–	–	–	–	–
AIM-9	AIM-9		–	–	AIM-9	AIM-9
AIM-9	–			–	–	AIM-9
		TANK	–	TANK	–	
–	–	–	4 AIM-7	–	–	–
AIM-9	AIM-9	–	4 AIM-7	–	AIM-9	AIM-9
AIM-9	–	–	4 AIM-7	–	–	AIM-9
AIM-9	AIM-7	–	4 AIM-7	–	AIM-7	AIM-9
–	AIM-7	–	4 AIM-7	–	AIM-7	–
–	–	TANK	4 AIM-7	TANK	–	–
AIM-9	AIM-9	TANK	4 AIM-7	TANK	AIM-9	AIM-9
AIM-9	–	TANK	4 AIM-7	TANK	–	AIM-9
AIM-9	AIM-7	TANK	4 AIM-7	TANK	AIM-7	AIM-9
–	AIM-7	TANK	4 AIM-7	TANK	AIM-7	–
–		–	4 AIM-54		–	–
AIM-9	AIM-9	–	4 AIM-54	–	AIM-9	AIM-9
AIM-9	–	–	4 AIM-54		–	AIM-9
AIM-9	AIM-7		4 AIM-54	–	AIM-7	AIM-9
–	AIM-7		4 AIM-54	–	AIM-7	
AIM-9	AIM-54		4 AIM-54	–	AIM-54	AIM-9
–	AIM-54	–	4 AIM-54		AIM-54	–
–	–	TANK	4 AIM-54	TANK	–	–
AIM-9	AIM-9	TANK	4 AIM-54	TANK	AIM-9	AIM-9
AIM-9	–	TANK	4 AIM-54	TANK		AIM-9
AIM-9	AIM-7	TANK	4 AIM-54	TANK	AIM-7	AIM-9
–	AIM-7	TANK	4 AIM-54	TANK	AIM-7	–
AIM-9	AIM-54	TANK	4 AIM-54	TANK	AIM-54	AIM-9
–	AIM-54	TANK	4 AIM-54	TANK	AIM-54	–

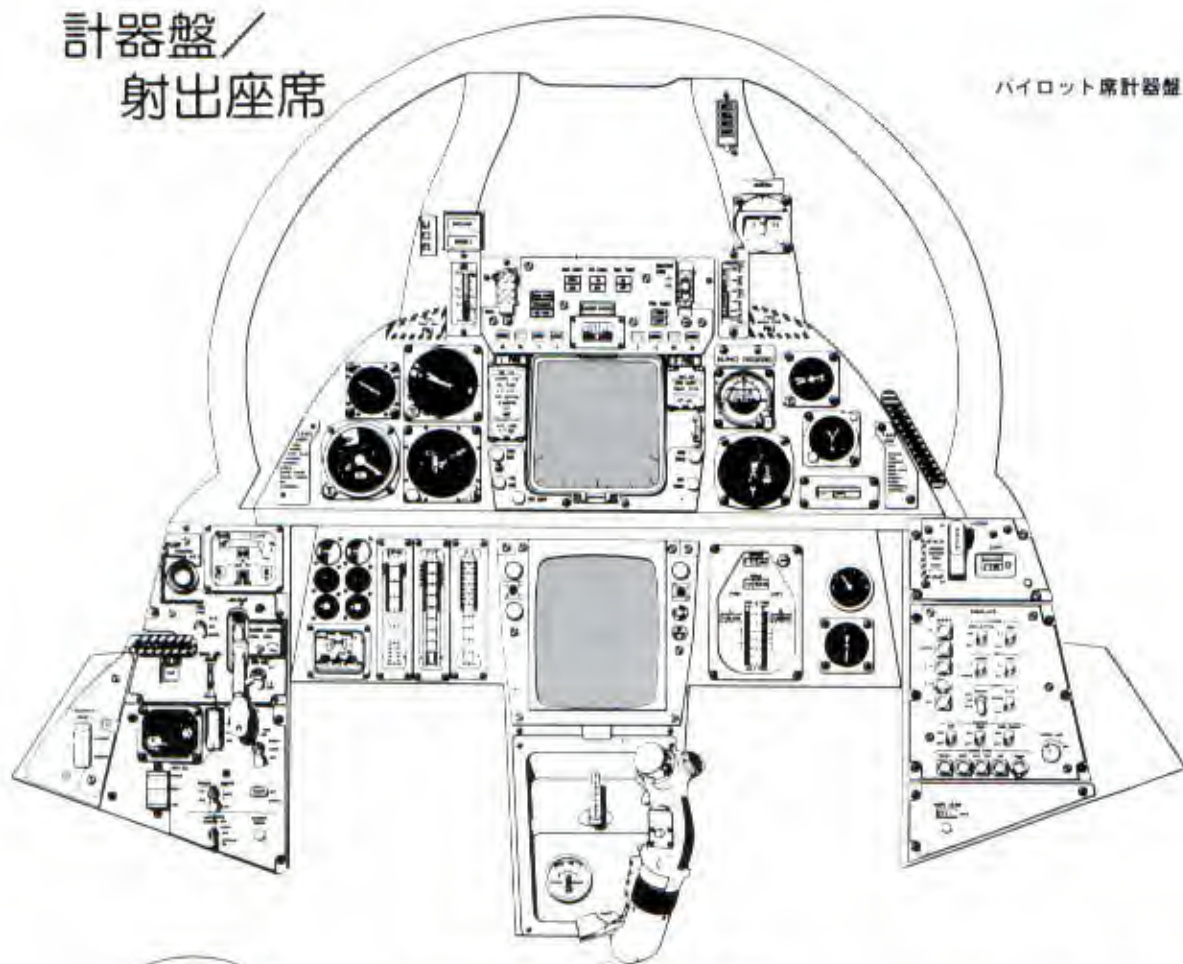
兵装ステーション配置

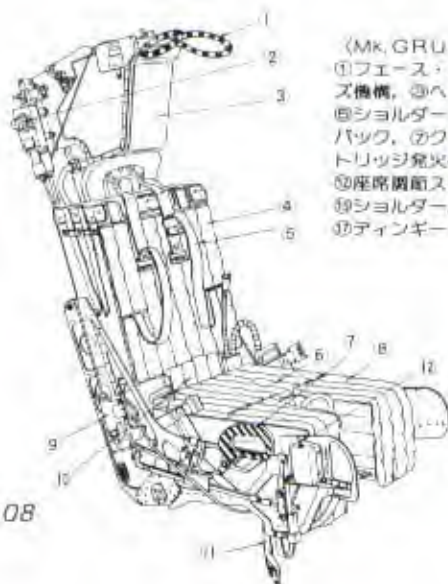
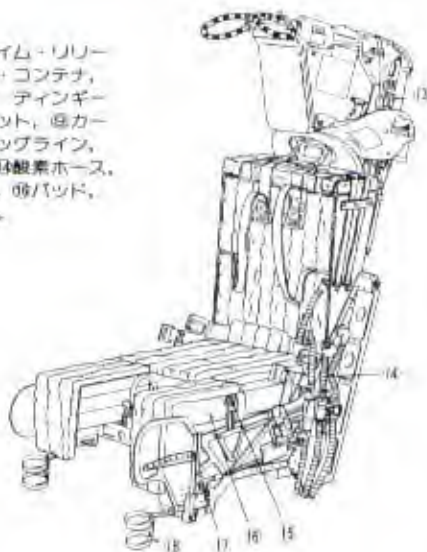
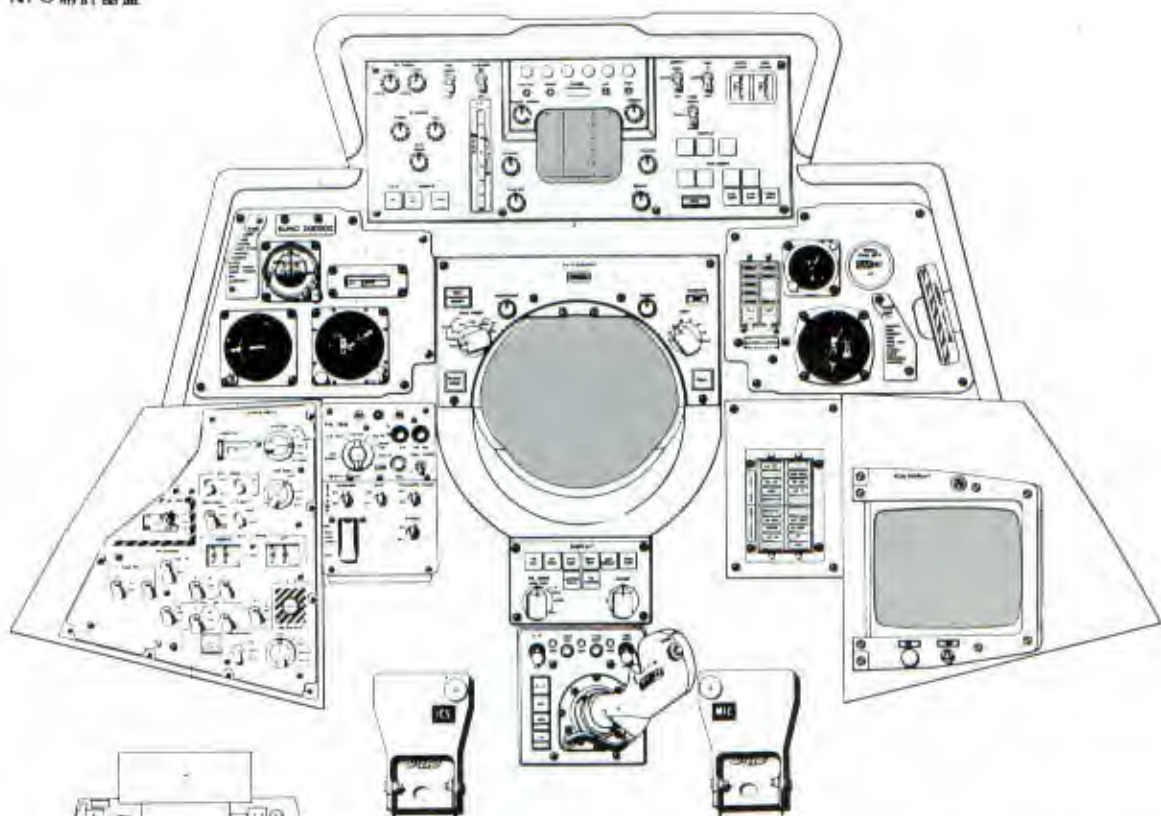
★兵装システム★

兵装ステーションは合計8ヶ所にあり、それぞれ専用化が見られるのが特徴で、胴体下面のSta.3/4/5/6はAIM-7スパロー搭載用のLAU-92/Aランチャー、ナセル下面のSta.2/7はドロップタンク用。Sta.1/8(グローブ部)の多用途パイロンはアダプターの交換によりAIM-7/AIM-54Aのいずれでも搭載できるほか、LAU-7/A3ランチャーを装着することでAIM-9G/Hサイドワインダーを最大4発携行可能である。F-14の特色を成すAIM-54Aフェニックスの搭載には専用レールキットと、LAU-93/Aランチャーが必要で、胴体チャンネル部4発に加えてグローブ・パイロンに2発、最大6発まで搭載できる。F-14が搭載する空対空兵器の種類と数量は、AIM-54Aが最大6発(Sta.1/3/4/5/6/8)、AIM-7E/Fも6発(Sta.1/3/4/5/6/8)、AIM-9G/Hはグローブ・パイロンに4発(Sta.1A/1B/8A/8B)となっている。そのほか胴体下面のチャンネル部に専用パレットを装着すれば対地攻撃兵器類も搭載可能だが、米海軍は本機をFADミッションと攻撃隊の援護だけに使用しており、一応爆弾やロケット・ランチャーなどもリストアップされているものの、これらは単に搭載できるというだけの存在のようだ。

ドロップタンクは容量267GalのFPU-1/A×2本で、ナセル下のSta.2/7に装着される。そのほかSta.3/6にはCNU-188/Aバゲージ・コンテナを装着できるが、これはAero1D増槽改造の手荷物入れで、サイズは直径27in、全長227inとなっている。F-14唯一の固定武装がM61A1 20mm機関砲で、近接戦闘に使用する。

〈M61A1 ガン・システム〉
①弾薬ドラム(携行弾薬数675発)、②給弾シュート、③機関砲ガス・パージドア、④M61A1バルカン砲。

〈兵装パイロン〉
①多用途パイロン(Sta.1/8)、②スパロー搭載用アダプター、③LAU-92/Aランチャー、④LAU-7/A3ランチャー(Sta.1A/1B/8A/8Bに装着可能)、⑤フェニックス搭載用アダプター、⑥LAU-93/Aランチャー。

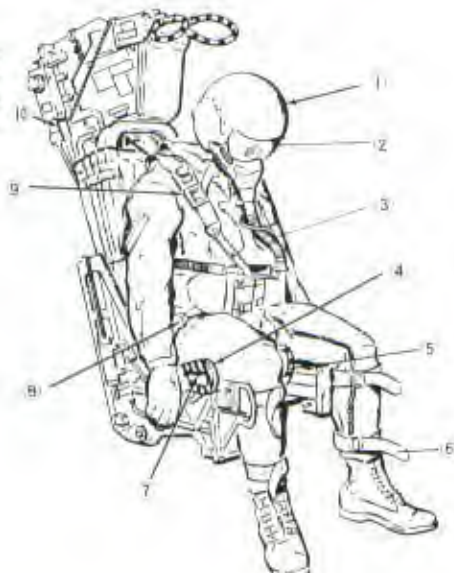
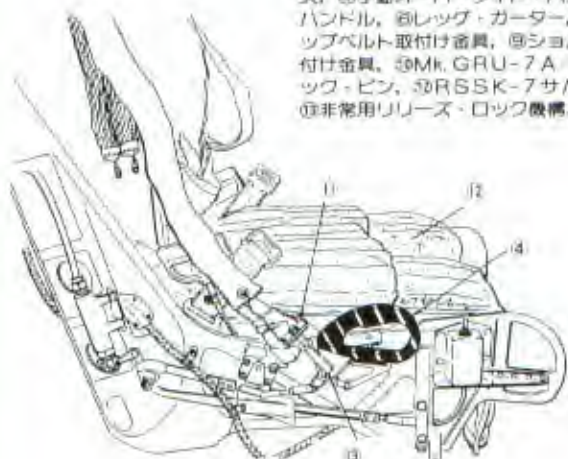
計器盤／射出座席

〈パイロット席計器盤(Bu.No.158978以降)〉
①燃料管制パネル，②操縦翼面位置指示器，③カタパルト・ランチバー・レバー，④降着装置操ネル，⑤降着装置 フラップ位置指示器，⑥エンジン圧縮比指示計，⑦排気ノズル位置指示器，イル圧力計，⑨油圧圧力計，⑩電気式回転計，⑪TTI，⑫燃料流量計，⑬気圧高度計，⑭電計，⑮マッハ計，⑯昇降計，⑰左舷燃料遮断ハンドル，⑱AOA（迎え角）指示器，⑲アプローインデクサー，⑳降着装置警告灯，㉑空戦機動パネル，㉒主警告灯，㉓ARU-36 Aターンップ指示器，㉔垂直表示指示器（VDI），㉕方位情報指示器(HSI)，㉖ペダル位置調節ハンド㉗ブレーキ圧力計，㉘操縦桿，㉙ECM警告灯，㉚予備コンパス，㉛主翼後退角指示器，㉜右舷ジン燃料遮断ハンドル，㉝加速度計，㉞キャノピー射出ハンドル，㉟予備姿勢指示器，㊱時計，首方位・距離方位指示器（BDHI），㊳UHFチャンネル指示器，㊴燃料油量計，㊵液体酸素㊶キャビン高度計，㊷アレスティング・フック操作パネル，㊸ディスプレー装置操作パネル，ベーション・リード・パネル。

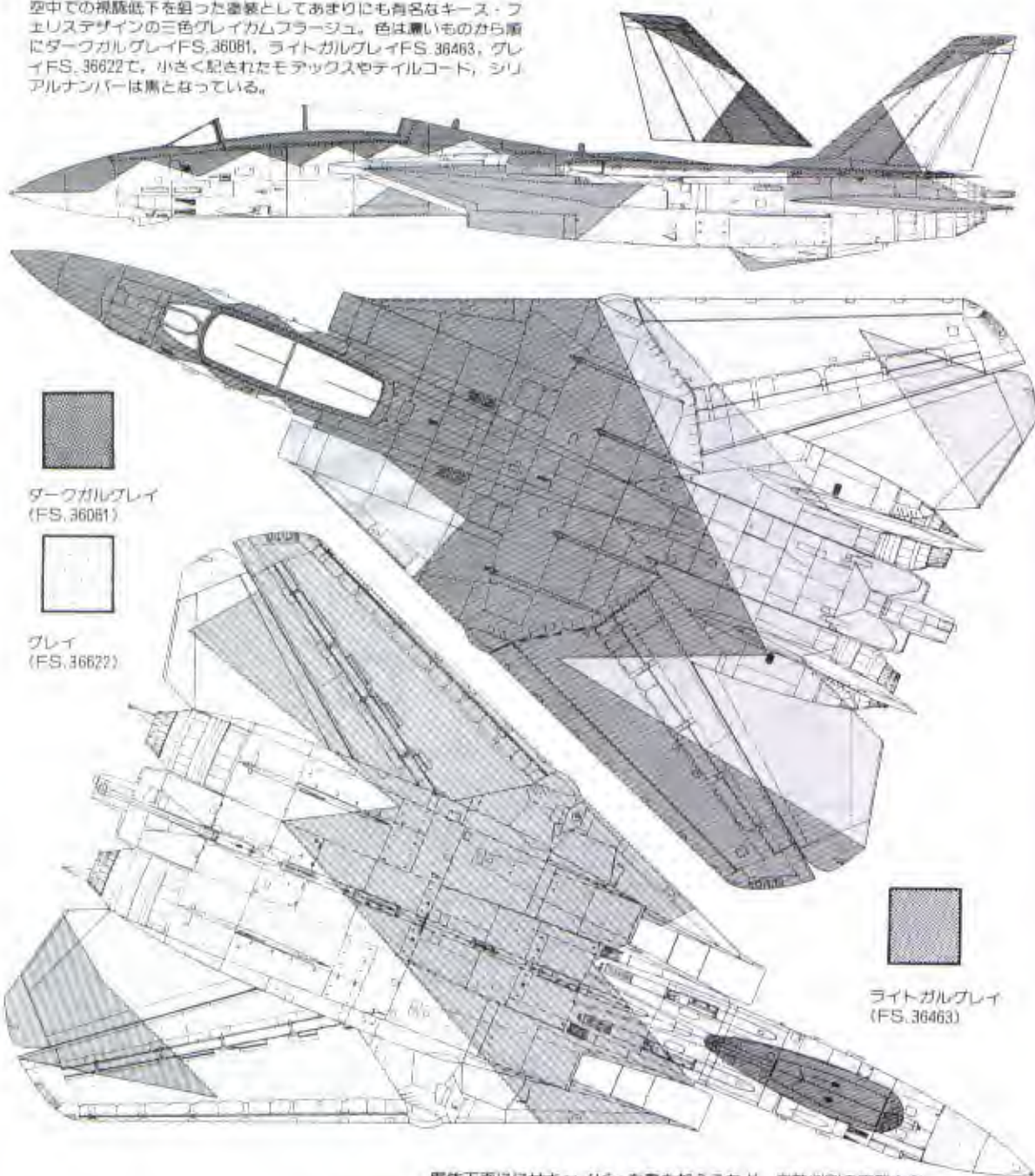
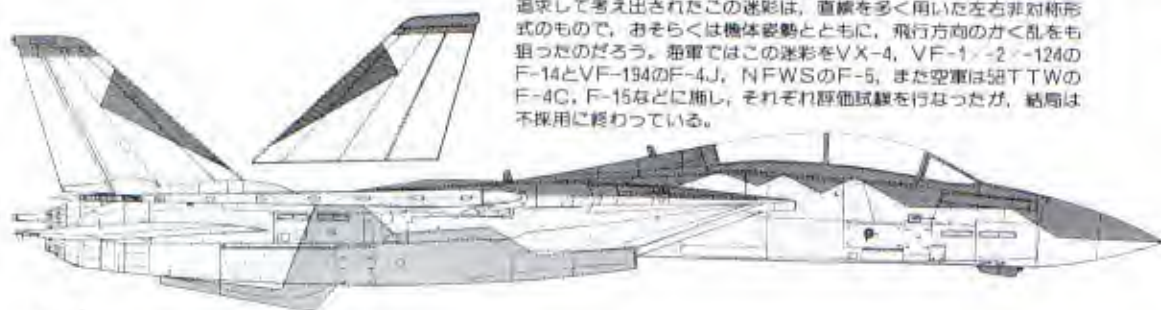
〈Mk.GRU-7A射出座席〉
①フェース・スクリーン・ハンドル，②タイム・リリーズ機構，③ヘッドレスト，④パラシュート・コンテナ，⑤ショルダー・ハーネス，⑥脚拘束ライン ディンギーパック，⑦クッション，⑧サバイバル・キット，⑨カートリッジ発火機構，⑩バックパッド，⑪レッグライン，⑫座席調節スイッチ，⑬ドローグ・ガン，⑭酸素ホース，⑮ショルダーハーネス・リリーズ・レバー，⑯パッド，⑰ディンギー・ロック，⑱脚拘束ガーター。

Mk.GRU-7A射出座席

NFO席計器盤

〈NFO席計器盤(Bu. No. 158978以降)〉
①兵装操作パネル，②システム・テスト・動力パネル，③気圧高度計，④マッハ計，⑤予備姿勢指示器，⑥UHFチャンネル指示器，⑦DDDパネル，⑧TIDパネル，⑨手動操作ユニット，⑩ICSフットスイッチ，⑪マイクロフォン・フットスイッチ，⑫燃料総容量計，⑬時計，⑭ミサイル発射警告灯，⑮キャノピー射出ハンドル，⑯BDHI，⑰警告灯，⑱ECMディスプレー。

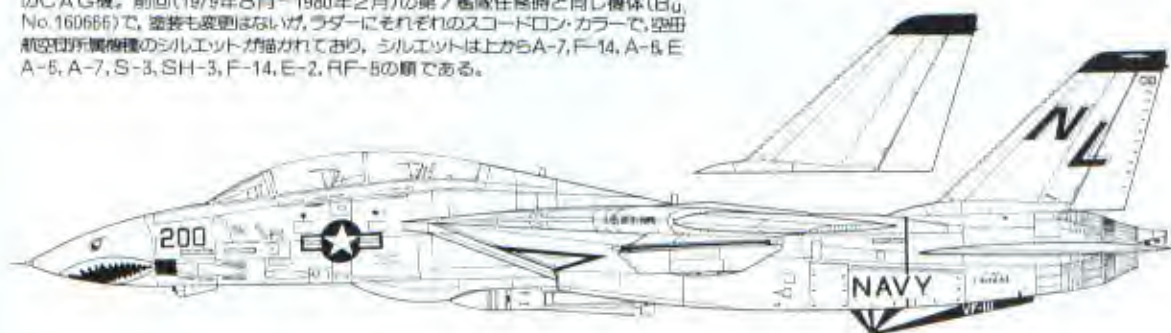
★脱出装置★

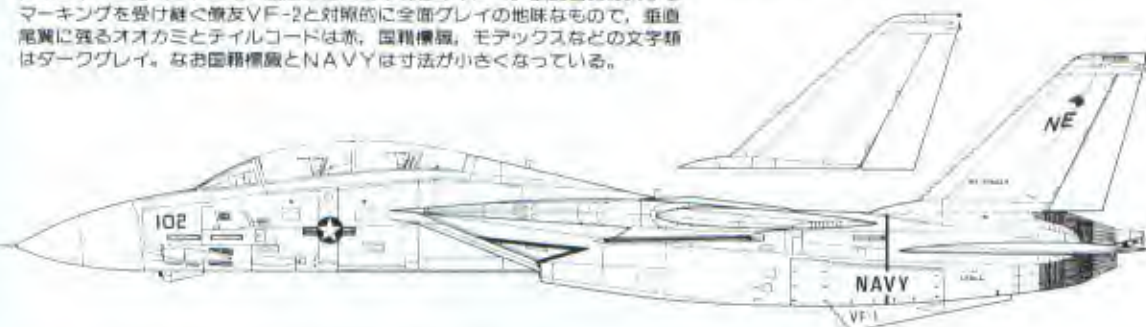
脱出装置は自動シークェンス・コマンド式のマーチン-ベイカーMk.GRU-7Aロケット射出座席を装備しており，パイロット用をGRU-7A/1，NFO用をGRU-7A/2と呼ぶ。自動射出のシークェンスはフェースカーテン・ハンドルを引下げることで始まり，同時に非常用IFFトランスポンダが作動，ECM破壊回路が形成される。シート・バケット前方には下部射出ハンドルがあり，Bu.No.159421以前の機体ではこのハンドルを引起こすのに85～140lbの力を必要としたが，Bu.No.159422以降およびACC296改修機ではこれが約50lbに軽減されている。

〈射出座席 クルー〉
①飛行用ヘルメット，②サンバイザー，③酸素ホース，④手動オーバーライド・ハンドル，⑤補助射出ハンドル，⑥レッグ・ガーター，⑦トリガー，⑧ラップベルト取付け金具，⑨ショルダー・ハーネス取付け金具，⑩Mk. GRU-7A/1射出座席，⑪ロック・ピン，⑫RSSK-7サバイバル・キット，⑬非常用リリーズ・ロック機構。

フェリス・カムフラージュ

空中での視認低下を狙った塗装としてあまりにも有名なキース・フェリスデザインの三色グレイカムフラージュ。色は濃いものから順にダークガルグレイFS.36081，ライトガルグレイFS.36463，グレイFS.36622で，小さく記されたモデックスやテイルコード，シリアルナンバーは黒となっている。

胴体下面ににせキャノピーを書き加えるなど，姿勢判別の困難さを追求して考え出されたこの迷彩は，直線を多く用いた左右非対称形式のもので，おそらくは機体姿勢とともに，飛行方向のかく乱をも狙ったのだろう。海軍ではこの迷彩をVX-4，VF-1／-2／-124のF-14とVF-194のF-4J，NFWSのF-5，また空軍は58TTWのF-4C，F-15などに施し，それぞれ評価試験を行なったが，結局は不採用に終わっている。

米海軍塗装

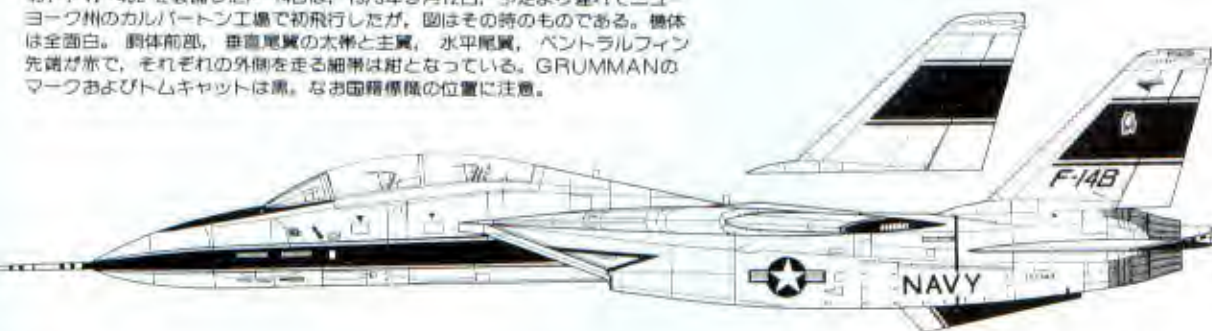
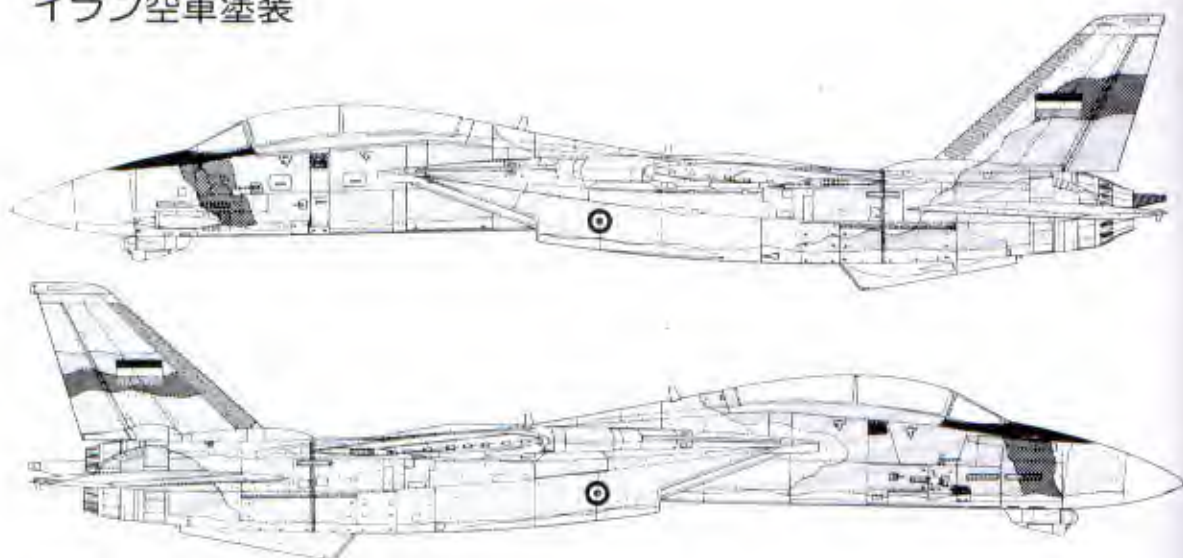
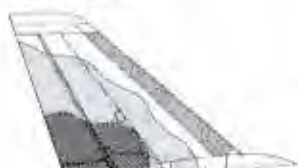
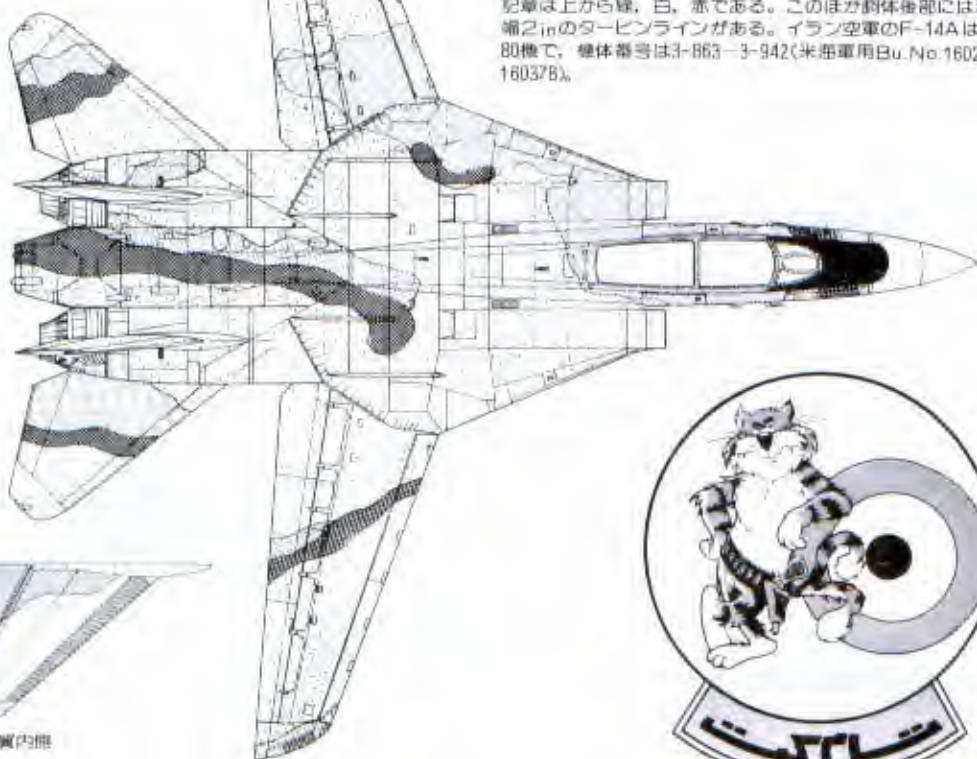
F-14A Bu.No.160666 VF-111/FITAEWWG-PAC NAS MIRAMAR. OCT. 1980

1980年10月，太平洋艦隊のファイター・タウン，ミラマー基地におけるVF-111のCAG機。前回(1979年8月－1980年2月)の第7艦隊任務時と同じ機体(Bu.No.160666)で，塗装も変更はないが，ラダーにそれぞれのスコードロン・カラーで，空母航空団所属機種のシルエットが描かれており，シルエットは上からA-7，F-14，A-6，EA-6，A-7，S-3，SH-3，F-14，E-2，RF-8の順である。

F-14A Bu.No.159855 VF-1/CVW-2 USS RANGER(CV-61). SEP. 1980

レンジャーに搭載されて第7艦隊任務にある現在のVF-1。改変当時の派手なマーキングを受け継ぐ僚友VF-2と対照的に全面グレイの地味なもので，垂直尾翼に残るオオカミとテイルコードは赤，国籍標識，モデックスなどの文字類はダークグレイ。なお国籍標識とNAVYは寸法が小さくなっている。

F-14A Bu.No.158993 VF-1/CVW-14 USS ENTERPRISE(CVN-65), 1976

こちらは以前のVF-1。色は赤の単一だが，出現当時は大胆なデザインが注目を浴びた。図は正確には2度目のもので，垂直尾翼後縁の赤と白の帯が最初のものとは異なる。この後，マーキングをそのままにして機体のみ全面グレイに変更され，さらに1980年CVW-2への移動に際し，グレイのマーキングとなった。上図への変更は第7艦隊航海を機に行なったものである。

F-14B Bu.No.157986 CALVERTON. SEP. 1973

16,000lbの推力増加と，航続性能の改善を図ったプラット&ホイットニーのF401-PW-400を装備したF-14Bは，1973年9月12日，予定より遅れてニューヨーク州のカルバートン工場で初飛行したが，図はその時のものである。機体は全面白。胴体前部，垂直尾翼の太帯と主翼，水平尾翼，ベントラルフィン先端が赤で，それぞれの外側を走る細帯は紺となっている。GRUMMANのマークおよびトムキャットは黒。なお国籍標識の位置に注意。

イラン空軍塗装

パーレビ王朝華やかなりし頃の産物ともいえるイラン空軍のF-14A。塗装図もIIAF(Imperial Iranian Air Force)に示されるとおり旧塗装である。現在はおそらくF-4Eと同様にIRIAFに変更され，記章なども変わっていると予想される。迷彩は中東迷彩と呼ばれるグリーン，タン，ブラウンの茶系3色で，下面はグレイ，また機首はクリーム色，キャノピー前部にはアンチグレアがある。国籍標識は直径15inのラウンデルで，外側から緑，白，赤の順。位置は両エアインテイク後方と左主翼上面，右主翼下面の4ヵ所。また垂直尾翼の記章は上から緑，白，赤である。このほか胴体後部には赤い幅2inのターピンラインがある。イラン空軍のF-14Aは合計80機で，機体番号は3-863～3-942(米海軍用Bu.No.160299～160378)。

SACの大鷲
CONVAIR B-36 Peacemaker

Photo—USAF
M.Jacobsen/Aero World

戦略偵察機型RB-36D-10(49-2588)

[illegible]

〈コンベアB-36ピースメイカー〉

コンベアB-36は人類が生んだ最も大きな爆撃機で，その初飛行から34年，最終機が第一線を退いてからもすでに21年の年月が流れているというのに，いまだ本機を上まわる規模の爆撃機は現れていない（全長だけを見ればXB-70の方が大きい）。ワイドボディ旅客機改造のALCM母機案が御破算になった現在，B-36を上回る機体は今後も出現しないだろう。

この史上最大の戦略爆撃機B-36は，第二次大戦後の新局面，すなわち東西冷戦と核戦略の時代を象徴するアメリカ戦略航空軍団のエースとして誕生した機体だが，当初から核搭載爆撃機として開発されたわけではない。B-36の開発に着手した1941年初めという時期は，第二次世界大戦の最中で，フランスはすでに陥落，ロンドンも昼夜を問わないドイツ空軍の爆撃に喘いでいた。このままでは，連合軍は，ヨーロッパから追い落されかねない状況だった。アメリカ陸軍航空軍(USAAF)は参戦も必至となった戦況に鑑み，米本土からヨーロッパを直接攻撃できる超大型長距離爆撃機の開発を政府に迫り，ルーズベルト大統領もこれを了承した。

先輩格，B-29の発注より遅れること1年半，軍当局は大型爆撃機の経験を持つボーイング，コンソリデーテッド（1942年にバルティー社と合併，コンソリデーテッド・バルティー＝コンベア社となる。現在のG.D.コンベア部門）両社に仕様書を提示，後からノースロップ社，ダグラス社も加わることになる。各社が陸軍に提出した見積り書を比較検討した結果，陸軍航空軍試作部の設計案に最も近いコンソリデーテッド社の推進式6発機案と，独特のアイディアを買われたノースロップ社の全翼4発機案を採用，前者をXB-36，後者をXB-35として1941年11月，試作原型機各2機が発注された。

コンソリデーテッド社が提出したモデル35は3,000馬力級のR-4360ワスプ・メジャー6発をNACA層流翼の後縁に配置，推進式としたもので，全幅164ft（約50m）という，それまでに例を見ない大型機だった。外形的に特に目立つのは，同社お得意の双尾翼型式を採っている点だ。

◀ テキサス州カーズウェル空軍基地上空を編隊で飛行する7BW(H)のB-36A/B。1，3番機がB-36B，2番機がB-36Aである。7BW(H)は同じくカーズウェルをホームベースとする11BW(H)に続きB-36を受領した航空団で，以後，機種をB-36D/F/H/Jと変更しながら1958年まで続く。B-36Aの垂直尾翼に描かれた黒のトライアングルは，8AF所属機を表わすマーキングで，7BW(H)はこの中に「J」の識別コードを記入している時期もあった。一方B-36Bは垂直尾翼および胴体尾部を赤く塗装しているが，これは寒冷地運用試験のためのもの。

▶ 翼を休める僚機の間を抜け，駐機位置へタキシングする92BW(H)のB-36D-20。主翼端にJ47-GE-15エンジン・ポッドを装着したD仕様の機体で，沖縄の嘉手納基地での撮影と思われる。92BW(H)はB-36を装備したSAC第4番目の航空団で，1951年7月から1956年3月までB-36を使用した。

2機発注されたXB-36は，1944年5月に予定した初飛行に向けて開発が進められていた。しかしアメリカが第二次大戦に参戦するようになると，その戦況の変化により開発優先順位は2転，3転する。当時コンソリデーテッド社の生産ラインは，B-24とB-32の量産で手いっぱいの状態だったのである。

1944年8月，1号機の初飛行を待たずに100機の発注を受けたものの，開発そのものは遅々として進まず，第二次大戦終結の日を迎えることになる。戦いの終りは，しばしの安息と新たな脅威に対する準備をもたらす。B-24，B-32に振り向けられていたコンベア社のラインは，B-36用に切り換えられていった。

1945年9月8日，設計開始から4年5ヵ月，XB-36はコンベア社フォートワース工場から静かに引出された。関係者にとっては心から喜ぶことのできないロールアウトだった。なぜなら，この機体にはまだエンジンすら装備されておらず，80％強完成の状態であった上，各所に問題点を抱えていたのである。そんなわけで地上での本格的なテストはさらに遅れて翌1946年6月にまでずれこみ，いざテストが始まってみると，風洞試験では発見できなかった欠陥を露呈した。しかし本機の実用化を急ぐ軍当局の強い要請により，1946年8月8日，この偉大なる欠陥機はともあれ進空した。予定より遅れること2年3ヵ月目の初飛行であった。

この間，ヨーロッパでは新しい局面が展開しつつあった。すなわち，B-36開発の直接的な引き金となったナチス・ドイツに代わる新たな脅威，ソビエトが台頭してきたのである。また，それまでの戦略思想を根本から覆えす存在，核兵器の実用化がある。このふたつの要因が複雑に絡み合うなかで，アメリカの新しい戦略思想が組上げられていった。

「世界の憲兵」を自負するアメリカが，核兵器を搭載して地球上のどこへでも駆けつけることができる超大型戦略爆撃機を必要としたのはむしろ当然のことで，その最短距離にB-36がいた。以上，B-36に関する開発の経緯と外的要因について簡単に述べてきたが，これからはB-36各型について述べていくことにしよう。

▲　1949年3月26日、J35-A-15エンジンを主翼端に装備しての初飛行を終え着陸したB-36Dプロトタイプ(44-92057)。B-36B-10として完成した機体を改造したもので、続いてB-36B合計59機も同様の改造(ただしエンジンはJ47-GE-15)を受けRB/B-36Dとなった。
▼　6発のR-4360エンジンにものを言わせ上昇する7BW(H)のB-36D-1(44-92097)。

嘉手納基地をタキシングする92BW(H)のB-36D-15(44-92067)。1953年8月、ホームベースのワシントン州フェアチャイルド空軍基地から、無給油で長距離飛来したものだが、当時SACはヨーロッパおよび極東への緊急展開能力に重点を置いており、嘉手納ではこうした光景がしばしば見られた。

▶ テキサス州ビッグス空軍基地において，離陸前の点検と荷物の搭載に余念のないクルー．機体はB-36B-1として生産されたものだが，スナップ・アクション式爆弾倉やJ47ポッドなどからわかるとおり，B-36D仕様に改造されている．なお下面の白色塗装は核爆発による輻射熱を防ぐためのもので，1956年からSAC爆撃機にのみ塗られるようになった．

▼ ニューメキシコ州ウォーカー空軍基地を離陸後，僚機と編隊を組む6BW（H）のB-36F-5(49-2683)．機首に描かれた海賊のエンブレムは第二次大戦中，東京爆撃にも参加した6BGの流れをくむもので，6BW（H）所属機を表わしている．6BW（H）は1952年から1957年までの5年間B-36を装備したが，現在は解隊されている．

◀ グリーンランドのチューレ空軍基地に展開した6BW(H)のB-36F．灼熱のニューメキシコから“オペレーション・ブリーズ”のため飛来したもので，−30℃以下の低温の中でも，B-36の運用には何の支障のないことを実証してみせた．このことはSACの第一義，地球上のあらゆる地域へ展開できる能力の証明でもある．地上作業員の服装を見ても，厳しい気象条件の一端がしのばれよう．1955年1月の撮影．

UNITED STATES AIR FORCE

▲　1956年5月，フロリダ州エグリン空軍基地を離陸する7BW(H)のB-36H-50(52-1350)。ギアアップの瞬間だが，単純な脚引込み方式や，4輪ボギーの主車輪をいとも簡単に収納してしまう厚い主翼などが興味深い。本機はB-36中期型に属する機体で，尾部ターレット用管制レーダはB-36Fと同じAN/APG-32のままである。

◀　B-36がSACの第一線機として爆撃競技会優勝を飾ったのは，1956年の11BW(H)が最後だった。写真はその折のスナップで，"フェアチャイルド・トロフィー"を前にした11BW(H)/2685クルーの記念撮影である。当時はすでにB-47の配備も軌道に乗り，B-36航空団は次第に数が減りつつある時期だった。

▼　1956年9月13日，メーン州ローリング空軍基地で行なわれたSACの爆撃航法競技会に参加したB-36J-70"School Marm"。爆弾倉にオートバイの積込み作業中で，胴体上部からスリングしている様子がわかる。この機体は燃料タンクを増設したB-36J(III)で，総重量が410,000lbと15%ほど増加しているほか，クルーも13人とB-36シリーズ中では最も少ない。

▲ 15SRW所属RB-36Dエレメントの飛行姿。"Hometown"フォーメーションと呼ばれる3機編隊での飛行は単機ミッションを常とするRB-36としてはきわめて珍しい。1952年の撮影で，当時15SRWはカリフォルニア州トラビス空軍基地に展開していたが，アメリカ大陸でも巨大なB-36を運用できる基地は数少なく，それぞれのホームベース以外にプライマリー・フィールドとして22ヵ所，さらに補助用として同数の基地が指定されており，緊急着陸などに使用した。ただしこれらの補助飛行場では燃料補給は受けられず，滑走路長は必ずしも十分ではなかったとされる。写真で編隊の右翼を形成する49-2695は後にFICON計画の母機GRB-36Dに改造された機体である。

▶ プエルト・リコのラミイ空軍基地における60SRS所属のRB-36D-10(49-2693)。試製の弾薬ローダーを使用して上部ターレットに20mm機関砲弾を搭載中で，B-36シリーズは各ターレットに1門あたり600発の弾薬を携行できた。本機のターレットは合計6基あり，これに各600発ずつ合計7,200発の20mm弾を搭載するわけで，発射速度毎分6,000発のM61バルカン砲を装備するF-4Eの携行弾薬数(750発)と比較して約10倍の量となり，まさに驚異的である。機首下面2ヵ所のレドームはRB-36系列独特のもので，撮影目標への精密航法用にAN/APQ-24レーダ航法装置を備えていた。

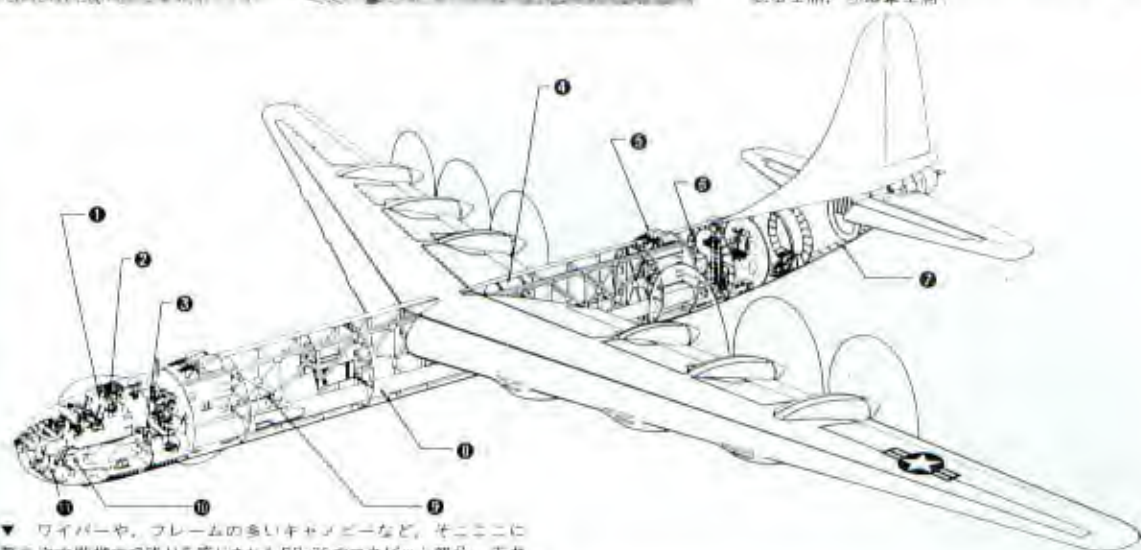
▼ プエルト・リコのラミイ空軍基地で警備犬を連れた衛兵にガードされるRB-36Dの列線。手前はRB-36D-5(49-7686)で，B-36A-10からの改造機である。爆撃機型B-36の乗員が13～15名であるのに対し，RB-36シリーズではECM操作員や写真員が加わったため19～22名に増加しており，このRB-36Dは通常22名のクルーで運用された。与圧キャビンも爆撃機型の2ヵ所に対し，偵察型は3ヵ所にある。

▲ 耳を聾するR-4360-41エンジンの爆音すさまじく、プエルト・リコのラミイ空軍基地をタキシングする72SRWのRB-36E (44-92012)。ドーサル・ターレット前方のハッチが開かれているのは、非常時に前方ステーションのクルー脱出経路として使用するためである。1953年9月30日の撮影で、22機生産されたB-36Aのうち21機までが改造によりRB-36Eとなった。

▲ 32ftの巨大なラダーを失なった状態で、一路サウス・ダコタ州エルスワース空軍基地を目指して飛ぶRB-36F (49-2703)。この49-2703は1955年7月11日、ワシントン州スポーケンのフェアチャイルド空軍基地を離陸、9機編隊で飛行中、コロラド州ローリー空軍基地付近でラダーを失なったが、機長ウイリアムW.ディヤール少佐はエルロンとスロットルを巧みに操作して、広い滑走路のあるエルスワース空軍基地へ誘導、無事に着陸させてことなきを得た。

エルスワース空軍基地におけるRB-36H-20(51-5754)。1956年の撮影で、爆撃機としての能力を依然、維持するRB-36はSAC戦略爆撃機にならって下面を白色に塗装しており、この白色塗装は核爆発時の閃光を反射することを意図したもの。

◀ 地に墜ちた大鷲。1956年11月16日，コロラド州デンバーのステプルトン空港近くにRB-36H-25(51-13720)が墜落，炎上した。化学消防車が散布した消火剤が雪のように積もっているが，胴体中央部などマグネシウム合金使用部分の外皮はほぼ焼け落ちており，爆弾倉の構造が露出している。折れたノーズ・セクションと飛散した尾部ターレットが事故の規模を物語るようだ。P.122中段の写真でもわかるようにB-36は安定性もよく数多くの安全レコードを樹立する機体であったが，なにぶんにも大型のため，ひとたび事故が発生すればその規模は一大スペクタクルとなるのが常であった。

▼ B-36胴体構造図。①操縦席，②機上整備員席，③通信員席，④爆弾倉燃料タンク，⑤後部ドーサル・ターレット，⑥寝台，⑦尾部通路，⑧連絡通路，⑨キャットウォーク，⑩航法士席，⑪爆撃士席。

▼ ワイパーや，フレームの多いキャノピーなど，そこここに第二次大戦機の名残りを感じさせるRB-36のコクピット部分。天井部のアストロドームはD型以降に取付けられたもの。

◀　B-36B-10(44-92060)の右外側エンジン交換作業。下面のターボ・スーパーチャージャーと，その上部に位置する中間冷却器，プロペラ・スピナーと続く防氷ダクトなどの配置を見るのに絶好の1枚である。B-36Dまでの各型は主エンジンとして出力3,500馬力のR-4360-41を6基装備していたが，F型以降R-4360-53に換装された。各エンジンは機軸線に対し3°内側に向けて取付けられ，推力線も－3°であった。プロペラの直径は19ftで，写真ではラウンド・チップ型だが，後期型は高高度性能改善のためのスクエア・チップとなった。

◀　操縦席直下の機首セクション。機首セクションには航法士，爆撃士，レーダ操作員ならびに射手の計4名が席を占める。

▼　RB-36Dの機首ターレットに弾薬を搭載する武器整備員。RB-36では機首ターレットの操作をウェザー・ナビゲーターが担当した。

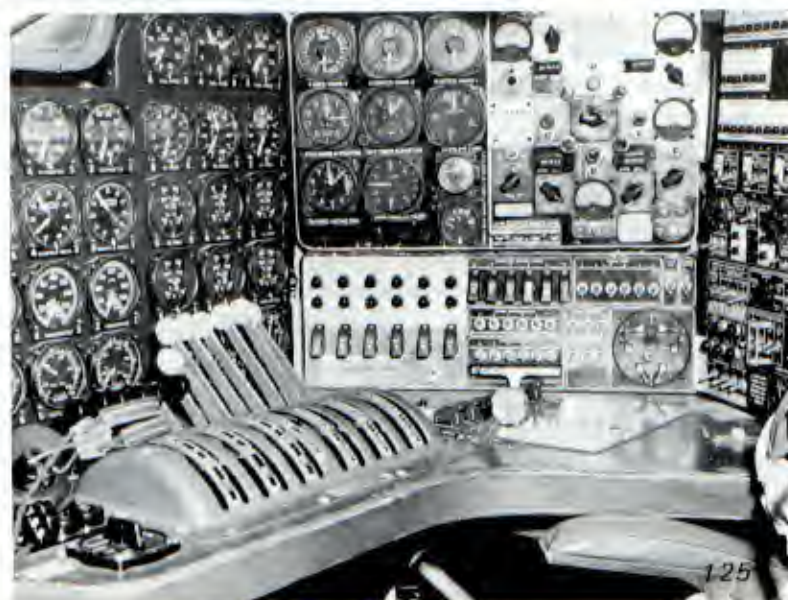
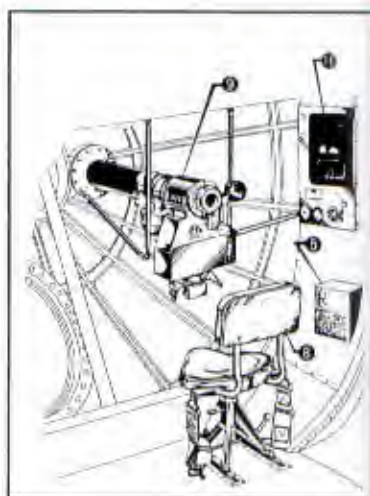
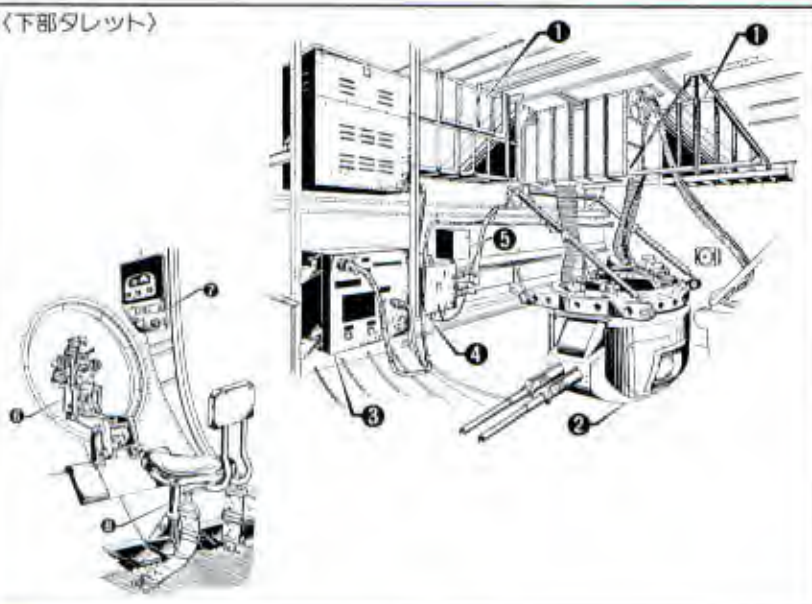
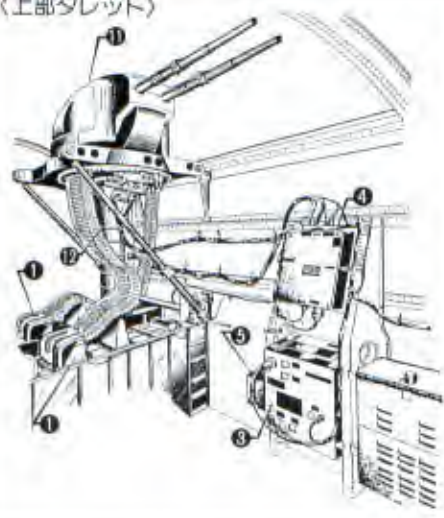
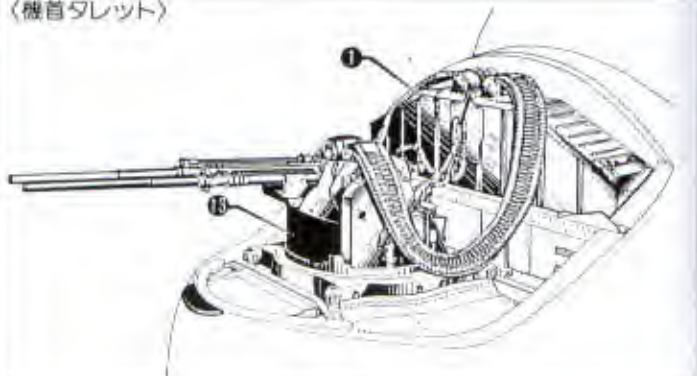
◀　B-36爆弾倉内のホイスト機構。爆弾倉内部は前・後に各2ヵ所ずつに仕切られ，両側の壁面にはS-4爆弾架を取付けたラック・ビームがあって，天井には搭載作業に使用するホイスト装備がある。シャックルはB-11，D-6，D-7の3種類で，ホイストにより100 lbから最大4,000 lbまでの各種爆弾を搭載できた。

▼　B-36H-40(52-1366)のスナップ・アクション式爆弾倉ドア。この爆弾倉ドアはD型以降採用になったもので，開閉の所要時間を短縮できるメリットがある。

▶ パラシュートを背負ってRB-36機上でカメラを操作する写真員。撮影窓の右手に長さ1,200ftのフィルム・カートン入れが見えている。前方キャビンに続くカメラ区画には垂直カメラ，斜めカメラ，トライメトロゴン・カメラなど，各種カメラ合計10台が装備されており，暗室設備もあって機上で現像処理一切を行なえるようになっていた。

《コントロール・ペデスタル》
①回路遮断器，②アラーム・コントロール，③爆弾サーボ操作・表示灯，④計器盤照明灯スイッチ，⑤風防ワイパー・スイッチ，⑥標識灯スイッチ，⑦爆弾倉ドア・コントロール，⑧編隊灯スイッチ，⑨ポジション・ライト・スイッチ，⑩着陸灯スイッチ，⑪降着装置およびブレーキ・ポンプ・コントロール，⑫失速速度表，⑬フラップ・コントロール，⑭プロペラ・スピード・コントロール，⑮電動エルロン・タブ・コントロール，⑯手動ラダー・タブ・コントロール，⑰プロペラ・リバース・セレクタ，⑱スロットル，⑲手動エレベータ・タブ・コントロール，⑳ステアリング・スイッチ。

▶ RB-36機上の偵察技術員。
▼ B-36A-10(44-92014)の操縦席計器盤およびコントロール・ペデスタル。6本並んだスロットル・レバーがR-4360エンジン6基の存在を誇示するようだ。

▶ フライト・エンジニア席。6本のスロットルに加えて，各6個ずつあるエンジン関係計器が壮観だ。

①弾薬箱(600発)、②20mm機関砲下部タレット、③コンピュータ、④操縦箱、⑤機関砲シンクロナイザ、⑥ペデスタル・サイト、⑦操作パネル、⑧射手席、⑨射撃照準器、⑩射手席操作パネル、⑪20mm機関砲上部タレット、⑫空薬莢シュート、⑬機首タレット

●XB-36●

1946年8月8日に初飛行した原型1号機。機体の基本的なレイアウトはモデル35と同一だが，垂直尾翼は1枚のものに変更されている。エンジンはP&W R-4360-25ワスプ・メジャー(3,000馬力)6発で，計画どおり主翼後縁に装備された。しかしこの推進式エンジン配置は，抵抗軽減という当初の目的こそ達成したものの，冷却不足によるエンジン加熱，プロペラによる振動などさまざまなトラブルを引き起こした。それにも増して軍当局を悩ませたのは，XB-36自身の予想外の低性能であった。

●YB-36●

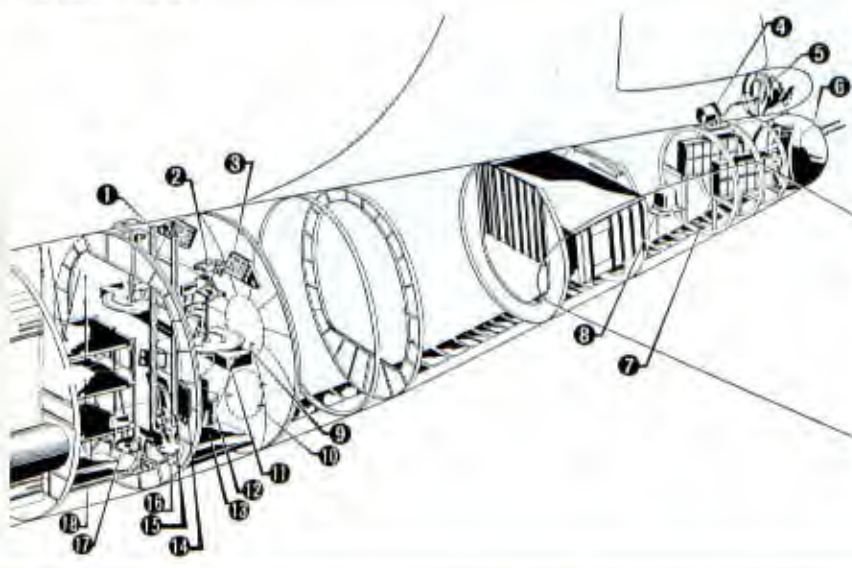
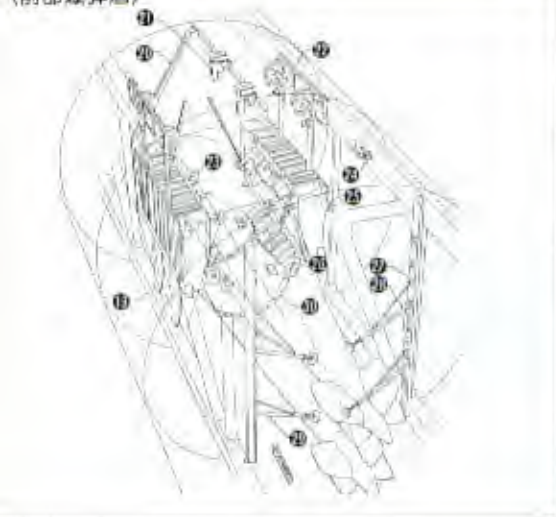
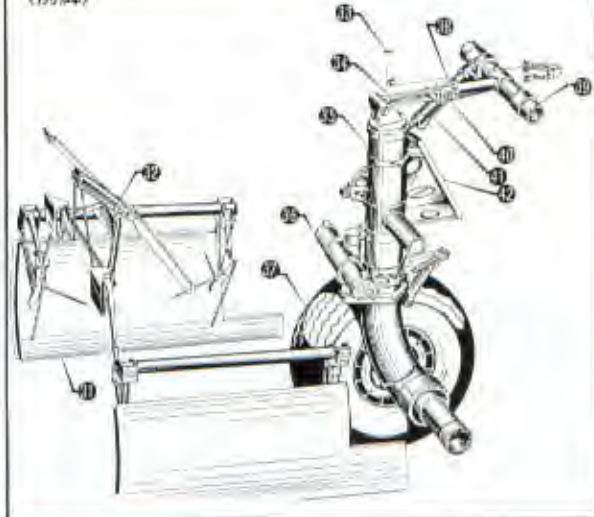
原型2号機に与えられた名称で，本機が実質的な生産原型となった。エンジンはR-4360-25のままだが，スーパーチャージャーの換装により性能向上を計っている。XB-36との外形的な大きな違いは機首で，機首ターレットを装備するため，コクピット上方のキャノピーも上方に張り出し，機首キャノピーもかなり異なっている。初飛行は1947年12月4日で，量産型1号機B-36A-1-CFより遅い。

●B-36A●

22機生産されたB-36最初の量産型。とはいえ，本機はYB-36の主脚を4輪ボギー式に変更しただけの機体で，武装はなく戦術試験や乗員訓練に使用。1号機の初飛行は1947年8月28日，翌年6月にはテキサス州カーズウェル空軍基地の7BG(H)に引渡された。なお残存していたB-36Aは後年，RB-36D仕様のRB-36Eに改造された。

●B-36B●

B-36の低性能は量産型B-36Aとなっても改善されたわけではなく，軍としても事実上の量産型であるB-36Bにおいて性能向上を計ることをコンベア社に命じていた。

同社はその手始めとして，エンジンを3,500馬力級のR-4360-41Fに換装，実用化にともないB-36AのAN/APQ-23に代わってAPQ-24爆撃航法レーダを装備，固定武装は20mm機関砲2門から成るターレット8基，そして尾部ターレット管制用AN/APG-3レーダなどを装備した。ペイロードは約75,000lb，航続距離さえ犠牲にすれば，43,000lb級グラ

①乗降用ラダー、②射撃照準席、③射手操作パネル、④ラジオ周波数ユニット、⑤射撃管制用レーダー・アンテナ、⑥尾部タレット、⑦弾薬箱、⑧モジュレータ、⑨小便器、⑩テイルコーン出入口、⑪射手プラットフォーム、⑫便所、⑬AN/APG-32操作員席、⑭射手席操作パネル、⑮パラシュート自動索、⑯照準ステーション、⑰射手席、⑱寝台、⑲スリング引込みシュート、⑳補助隔壁、㉑スリング引込み限界スイッチ、㉒スリング引込み機構、㉓ビーム機構、㉔アーミング制御ソレノイド、㉕爆弾架、㉖S-4リリーズ、㉗スウェイブレース・ビーム、㉘固定式スウェイブレース、㉙引込み式スウェイブレース、㉚爆弾スリング、㉛前脚ドア、㉜ドア・ピックアップ・アーム、㉝非常用リリーズ・ハンドル、㉞前方ドラッグ支柱、㉟オレオ支柱、㊱ステアリング装置、㊲17.00-20低圧タイヤ、㊳後部ドラッグ支柱、㊴後部ドラッグ支柱ピボット軸、㊵ラッチ、㊶作動ジャッキ、㊷フェアリング。

ンド・スラム爆弾を2発搭載することもできた。

生産数は73機。初飛行は1948年7月8日で、翌年3月、カーズウェル空軍基地の11BG(H)に引渡され、初の実戦配備に就いた。なお大半のB-36Bが、後にJ47ジェット・ポッドを追加装備したRB/B-36仕様に改修されている。

● B-36C ●

B-36の大幅なパワ・アップを期してコンベア社が提案したバージョンがC型で、P&W社が開発中だったR-4360-51(VDT＝Variable Discharge Turbine)エンジンを前方に向けて装備(ただし、重心位置の関係から取付け位置はほぼ同じ)、B-36シリーズでは唯一牽引式の機体となる予定だった。しかしエンジン冷却に問題があることから、1948年5月、エンジンともどもキャンセルされた。

● B-36D ●

B-36Cがキャンセルされて大幅な性能向上は望めなくなったものの、本機は早急に性能、特に速度と高高度性能の改善を必要とした。B-36Bの最大速度330ktという数値は、第二次大戦中ならいざ知らず、ジェット化の波が押し寄せつつある当時の戦闘機を考えれば、いかにも頼りなかった。

コンベア社では、せめて敵地上空だけでも一時的に性能を向上させる手段として、主翼端にジェット・エンジンを装備することを提案、B-36Bの1機にJ35 2基をパックしたポッドを装着し、テストを行なった。この結果、速度にして15%以上のアップが望めることがわかり、在来のB-36A/Bに対して改修を行なうと同時に、新規生産のB-36Dには最初から装備することになった。

B-36Dの生産数は22機だが、B-36B改造の64機が加わり、SACに一時代を築く機体となった。B-36Dのジェット・ポッドは試作型のJ35-A-19に代わってJ47-GE-19が装備され、最大速度は高度32,000ftで380kt、実用上昇限度は45,000ftと向上を見た反面、重量増加にともない航続距離は減少した。BNS(爆撃航法システム)もB-36BのK-1からK-3Aに換装されているほか、爆弾倉ドアはスライド式からスナップ・アクション方式に変更された。初飛行は1949年7月11日。

▲　沖縄，嘉手納基地に展開した92BW（H）所属のB-36D。1953年8月，B-36最初の極東展開作戦"Big Stick"が行なわれ，フェアチャイルド空軍基地92BW所属機が日本の横田，沖縄・嘉手納およびグアム島アンダーセン空軍基地に展開，その存在を誇示して見せた。写真は1953年8月27日の撮影で，全幅230ftのB-36が3機翼を連ねた姿は壮観である。
▼　1953年8月28日，無着陸太平洋横断飛行の後，雨に煙る横田基地に到着した92BW所属機。この極東展開作戦はウォルターS．スウィニー少将の指揮のもとに実施された。

●RB-36D●

戦略偵察用に17機生産された機体で，初飛行は1949年12月18日。4つある爆弾倉には，最前部に14基の航空カメラを装備，続いてT86照明弾80発と3,000Gal増槽，チャフおよびECM機材を搭載している。固定武装はB-36Dとまったく同じだが，クルーとして写真員やECMオペレーターが搭乗するため22人に増えている。

●B-36F●

B-36B/DのR-4360-41エンジンを3,800馬力級のR-4360-53に換装，尾部管制レーダもAN/APG-3からAPG-32となったが，機体そのものはD型と比べて大きな変化はない。初飛行は1950年11月11日，生産数は34機。

●RB-36F●

B-36F仕様の戦略偵察型。偵察機材そのほかはRB-36Dに準ずる。24機生産。

●YB-36G●

B-36の約72％を流用，P&W XJ57-P-3エンジン（推力8,700lb）8基を装備したジェット爆撃機で，B-52との競争試作に敗れ，1機のみの試作にとどまった。初飛行は1954年6月25日，後にYB-60と改称。

●B-36H●

B-36Fにほぼ準ずる機体だが，機上整備員が2名になるなど，コクピットのレイアウトが若干変更されたほか，尾部ターレット管制用レーダがツイン・レドームのAN/APG-41Aに代わっている。またB-36Hは，爆撃型としては初めてチャフを搭載していた。初飛行は1952年4月5日，生産数は83機。

●RB-36H●

B-36Hの戦略偵察型で，生産数は73機。

●B-36J●

B-36の最終生産型で生産数は33機。初飛行は1953年9月3日。B-36D以降，ジェット・ポッドの装備により低下した航続能力を補うため，主翼内に燃料タンク2個を増設している。それにともない降着装置の強化も行なわれた。